PL ISSN 0137-866X ● Nr ind. 37606X

SP

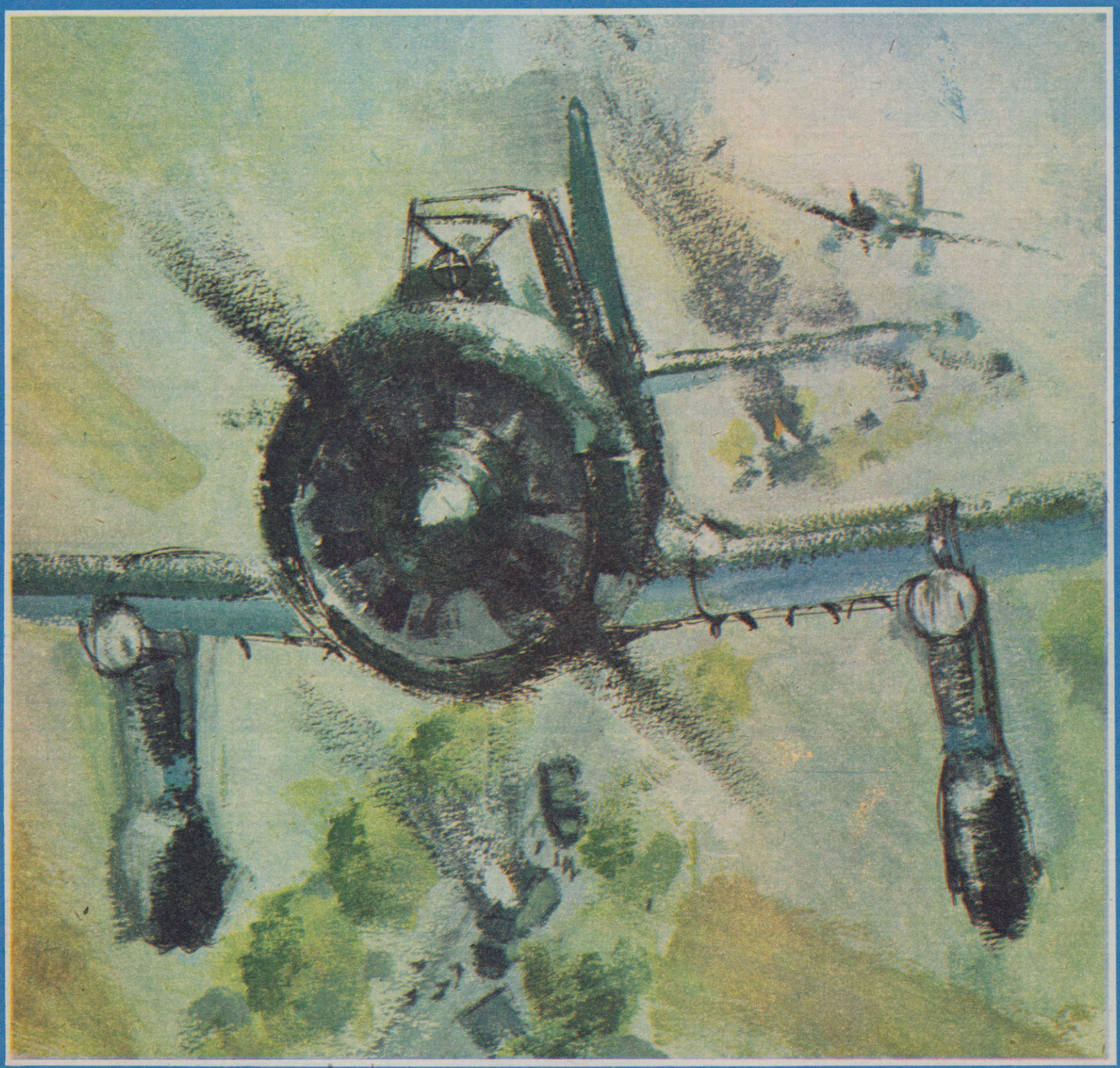
PO LATACH NA ŻARZE

WALKI 111 ESKADRY

GNYŚ i P.IIc

35 ● (1866) ● 1987-08-30 CENA 40 zł

SKRZYDLATA POLSKA



Samolot PZL P-23 Karaś podczas lotu bojowego w Wojnie Obronnej Polski 1939.
Na zdjęciu górnym: uczestnik I Lotniowych Mistrzostw Państw Socjalistycznych, Bułgar Peter Golemanow (w towarzystwie Mitko Milkowa) przed startem na lotni Magic IV. Patrz str. 7 – Co dalej?

Rysował: GRZEGORZ NIEWCZAS
Zdjęcie: MIKOŁAJ SCHON

JERZY MAKULA I ZESPÓŁ POLSKI MISTRZAMI ŚWIATA W AKROBACJI SZYBOWCOWEJ

(Inf. wł.) W Bielsku-Białej 14 sierpnia br. uroczyście zakończono II Mistrzostwa Świata w Akrobacji Szybowcowej. Obecni byli I sekretarz KW PZPR w Bielsku-Białej **Stanisław Habczyk** oraz wiceprezesi Aeroklubu PRL **Edwin Orsztynowicz** i **Stanisław Kolasa**. Orkiestra FSM pięciokrotnie grała Mazurka Dąbrowskiego **Jerzemu Makuli**, w tym raz także jego kolegom z reprezentacji kraju. Nasz znakomity pilot i reprezentacja Polski po raz drugi z rzędu zdobyli bowiem mistrzostwa świata w akrobacji szybowcowej, a Jerzy Makula dodatkowo zwyciężył w trzech pozostałych klasyfikacjach, nagradzanych przez Międzynarodową Federację Lotniczą (FAI) małymi złotymi medalami — w programach: obowiązkowych znanych, obowiązkowych nieznanych i dowolnych.

Drugie miejsce i srebrny medal mistrzostw świata zdobył także nasz zawodnik, debiutujący w reprezentacji **Andrzej Tomkowicz**. Wielką niespodzianką mistrzostw było trzecie miejsce Amerykanki **Nancy Blank** (czołowa trójka mistrzowska latała na polskich Kobuzach 3). Niestety, według obowiązującego regulaminu nie mógł być jej przyznany brązowy medal zdobyty w sportowej rywalizacji z mężczyznami z powodu tego że jest... kobietą (!). Tę regulaminową dyskryminację płci nadobnej sprostował zdobywca czwartego miejsca **Ludwig Fuss** (RFN), który w krótkim oświadczeniu zrzekł się medalu na korzyść Nancy Blank i zawiesił go jej na szyi, przy aplauzie zawodników i publiczności. Wynik Amerykanki nie był też liczony w klasyfikacji zespołowej, na skutek czego brązowy medal mistrzostw zdobyli Austriacy. W ten sposób Amerykanie stracili więc także drugi, należny im brązowy medal.

Mistrzostwa stały na wysokim poziomie sportowym i organizacyjnym, co podkreślili m. in. przewodniczący międzynarodowego jury **Karl Berger** (Austria) i sędzia główny **Peter Wanschura** (RFN). Uczestnicy mistrzostw i licznie przybyła na zakończenie imprezy publiczność mieli okazję podziwiać występy zespołów regionalnych oraz pokazy lotnicze z udziałem lotnictwa sportowego, sanitarnego i gospodarczego.

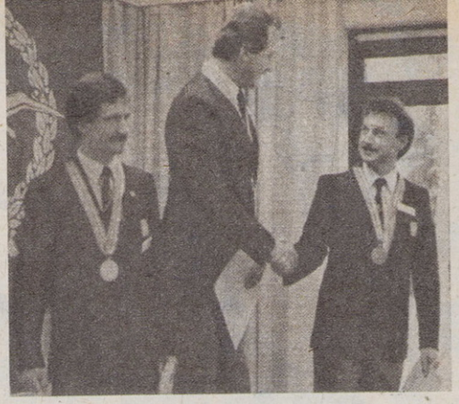
Wyniki II Mistrzostw Świata w Akrobacji Szybowcowej: 1. **Jerzy Makula** (Polska) — szybowiec Kobuz 3 — 16 260,1 pkt.; 2. **Andrzej Tomkowicz** (Polska) — Kobuz 3 — 15 635,9 pkt.; 3. **Nancy Blank** (USA) — Kobuz 3 — 15 453,2 pkt.; 4. **Ludwig Fuss** (RFN) — LO 100 — 15 448,1 pkt.; 5. **Hubert Jänsch** (RFN) — LO 100 — 15 391,2 pkt.; 6. **Tadeusz Mężyk** (Polska) — Kobuz 3 — 15 370,5 pkt.; 7. **Martin Scheurmann** (RFN) — LO 100 — 15 217,6 pkt.; 8. **Marek Hernik** (Polska) — Kobuz 3 — 15 191,2 pkt.; 9. **Józef Solski** (Polska) — Kobuz 3 — 15 159,9 pkt.; 10. **Peter Hofmann** (RFN) — LO 100 — 15 121,1 pkt. Pozostali Polacy, także startujący na Kobuzach 3: 12. **Marian Bednorz** — 15 007,9 pkt.; 14. **Marek Szufa** — 14 942,3 pkt.; 15. **Krzysztof Wyskiel** — 14 868,6 pkt.

Zespołowo: 1. **Polska** — 47 266,5 pkt.; 2. **RFN** — 46 056,9 pkt.; 3. **Austria** — 42 932,1 pkt.; 4. **USA** — 42 263,9 pkt.; 5. **Węgry** — 40 876,8 pkt.; 6. **Wielka Brytania** — 13 481,3 pkt.; 7. **Egipt** — 2 794,7 pkt.

HEK

Na zdjęciu: na mistrzowskim podium w Bielsku-Białej. Od lewej: Andrzej Tomkowicz (I wicemistrz), Jerzy Makula (mistrz), Nancy Blank — USA (3 miejsce).
Zdjęcie: Bernard Koszewski

WACŁAW NYCZ I ZESPÓŁ POLSKI MISTRZAMI ŚWIATA W LATANIU PRECYZYJNYM



(Inf. wł.) 15 sierpnia zakończyły się w Nummeli (Finlandia) VII Samolotowe Mistrzostwa Świata w Lataniu Precyzyjnym. Naszym reprezentantom przyniosły one wielki sukces — cztery czołowe lokaty i na dodatek 9. miejsce indywidualnie oraz zdeklasowanie wprost rywali w klasyfikacji zespołowej. Mistrzowski tytuł obronił, co wydarzyło się po raz pierwszy, **Wacław Nycz**, a wicemistrzem świata został debiutant w zespole — **Włodzimierz Skalik**, natomiast **Janusz Darocha** powtórzył — podobnie jak Nycz — wynik sprzed dwóch lat i zdobył brązowy medal. Nasz najbardziej utytułowany zawodnik — **Krzysztof Lenartowicz** tym razem zajął „zaledwie" 4. miejsce, a drugi debiutant — **Ryszard Michalski** był 9.

Nie było więc żadnego argumentu, który by przemawiał na korzyść naszej reprezentacji. Przeciwnie, znaleźli się w najtrudniejszej sytuacji spośród wszystkich 67 zawodników z 17 państw. Znacznie łatwiej jest bowiem atakować mistrzów, niż bronić tytułów. Ponadto teren Finlandii (doskonale o tym wiedzą nasi szybownicy, którzy startowali tam w mistrzostwach świata) sprawiał dodatkowe trudności. Sporo kłopotów było z mapami, a w związku z tym z nawigacją. Mapy były w zasadzie samochodowe, a więc z wyeksponowaniem dróg, nie zawsze wiernie oddawały rzeczywistość. Dotyczyło to skrzyżowań, zakrętów, a główne drogi na mapie miały ok. 2 mm szerokości. Co to oznacza — wie każdy pilot. Ponadto lasy na mapach oznaczone były kolorem... białym. Można jednak powiedzieć, że przecież wszyscy mieli te same kłopoty. Oczywiście (może z wyjątkiem Skandynawów wciąż latających w takim terenie), ale przecież najlepiej poradzili sobie z nimi właśnie Polacy. Kiwano z podziwem głowami, jak to oni odnajdywali zmyślnie wyłożone znaki, identyfikowali sprytnie wykonane zdjęcia. A przy tym latali dokładnie.

Kłopotów też dostarczył Lenartowiczowi i Michalskiemu, którzy latali na jednej Wildze (SP-AGW) olbrzymi pech. W pierwszej konkurencji nawigacyjnej Lenartowicz spostrzegł, że teren nad którym leci nie odpowiada kursowi na mapie. Popsuła się żyrobusola, a próba lotu wg busoli magnetycznej, to już nie było to. Michalskiemu, który po nim wsiadł do samolotu, nie można było przekazać informacji o awarii. Sygnałem było jedynie zalepienie busoli przez Lenartowicza, paskiem papieru.

Mistrzostwa były imprezą udaną, stały na bardzo wysokim poziomie sportowym, a Finowie — opierając się zresztą na łódzkich wzorach — przeprowadzili je doskonale. W tak pięknej imprezie sukces naszych reprezentantów jest bezprecedensowy. Zajęli oni bowiem także po trzy czołowe lokaty w poszczególnych konkurencjach: lądowaniach — Skalik, nawigacji — Nycz, rozpoznaniu — Nycz i Skalik ex aequo.

Wyniki mistrzostw: indywidualnie — 1. **Wacław Nycz** — 157 pkt.; 2. **Włodzimierz Skalik** — 200; 3. **Janusz Darocha** — 217; 4. **Krzysztof Lenartowicz** (wszyscy Polska) — 369; 5. **Frantisek Cihlar** (CSRS) — 426; 6. **Jan-Olof Friskman** (Szwecja) — 476; 7. **Petr Touzimsky** (CSRS) — 507; 8. **Anders Hellstroem** (Szwecja) — 513; 9. **Ryszard Michalski** (Polska) — 517; 10. **Jiri Jakes** (CSRS) — 581; drużynowo — 1. **Polska** — 574; 2. **CSRS** — 1 514; 3. **Szwecja** — 1 726; 4. **Finlandia** — 2 253; 5. **Szwajcaria** — 2 454; 6. **W. Brytania** — 3 245; 7. **Węgry** — 3 465; 8. **Norwegia** — 3 561 pkt.

W poniedziałek, 17 sierpnia br. na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego na Babicach, serdecznymi gratulacjami witano naszych pilotów, którzy po dwóch dniach lotu przez ZSRR, powrócili szczęśliwie do kraju.

MIECZYSŁAW SZYK

Na zdjęciu: na mistrzowskim podium w Nummeli. Od lewej — Włodzimierz Skalik (I wicemistrz), Wacław Nycz (mistrz) i Janusz Darocha (II wicemistrz).
Zdjęcie: Mieczysław Szyk

Z LOTU PO KRAJU

PUŁKOWNIK M. HERMASZEWSKI KOMENDANTEM WOSL W DĘBLINIE

W końcu lipca obowiązki komendanta Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Jana Krasickiego w Dęblinie przejął od gen. bryg. pil. **Adama Bidzińskiego** dotychczasowy jego zastępca ds. liniowych płk dypl. pil. **Mirosław Hermaszewski**.

STANISŁAW BARAŃSKI CZŁONKIEM NOWOJORSKIEJ AKADEMII NAUK

Jak podała PAP, Akademia Nauk w Nowym Jorku zaproponowała wybitnemu naukowcowi polskiemu, specjaliście w dziedzinie medycyny lotniczej i kosmicznej, płk. prof. **Stanisławowi Barańskiemu** członkostwo akademii. Po wyrażeniu zgody przez zainteresowanego, kandydatura została zatwierdzona.

Płk prof. dr hab. med. S. Barański jest komendantem Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej w Warszawie. Jest członkiem rzeczywistym dwóch międzynarodowych akademii: Międzynarodowej Akademii Medycyny Lotniczej i Kosmicznej oraz Akademii Astronautycznej.

LIPIEC W PRZEMYŚLE LOTNICZYM

W lipcu br. kolejne partie wyrobów proeksportowego polskiego przemysłu lotniczego przekazano odbiorcom zagranicznym. W ciągu 7 miesięcy br. zakłady Zrzeszenia Wytwórców Sprzętu Lotniczego i Silnikowego PZL wyeksportowały m. in.: 184 wielozadaniowe samoloty An-2, 128 wielozadaniowych śmigłowców Mi-2, 16 samolotów PZL M-18 Dromader w wersji przeciwpożarowej i rolniczej, 11 samolotów rolniczych PZL-106AR Kruk, 27 szybowców różnych typów. Ponadto zakłady te wyeksportowały znaczne ilości napędów lotniczych, w tym m. in.: 246 silników turbinowych GTD-350 i 179 silników tłokowych ASz-62IR.

Niezależnie od produkcji nowych silników, zakłady PZL wykonały w tym okresie dla odbiorców zagranicznych wiele remontów silników lotniczych różnych typów, m. in.: 157 silników GTD-350, 22 silników PZL-3S i PZL-3SR, 10 silników TWD-10B.

5 000 ŚMIGŁOWCÓW MI-2

Jak nam doniesiono z Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL-Świdnik, 17 lipca br. wyprodukowano tam pięciotysięczny egzemplarz śmigłowca Mi-2 (wersja dwuster z wyposażeniem dźwigowym). Oblotu maszyny dokonał 20 lipca pilot doświadczalny Janusz Ochalik, który w październiku 1957 wykonał pierwszy lot wyprodukowanym w Polsce śmigłowcem (Mi-1).

W NASTĘPNYM NUMERZE

- BLIŻEJ LOTNICTWA
- SZACHOWNICA Z LILIJKĄ
- ŁOSIE I LIMY
- KRAKOWSKIE RAKIETY
- BARWA — PZL P.23B KARAŚ

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **ZSRR.** Prezydium Rady Najwyższej ZSRR przyznało Order Czerwonej Gwiazdy kpt. pil. I klasy Wiktorowi Ustrojewowi za męstwo i odwagę przejawione podczas wykonywania obowiązków żołnierskich. Jest on absolwentem Wyższej Wojskowej Szkoły Pilotów w Jejsku, przeszkolił się na 5 typach samolotów, wylatał ponad 1 800 h. W jednym z niedawnych lotów nocnych, podczas awaryjnego podchodzenia do lądowania, w samolocie wybuchł pożar; mimo to W. Ustrojew zdołał wylądować na nieoświetlonym pasie lotniska i uratować kosztowny samolot.

● **JAPONIA.** Dwóch wewnętrznych przewoźników powietrznych, All Nippon Airways oraz Toa Domestic Airways, osiągnęło w roku handlowym 1986 (do 31 marca br.) bardzo dobre wyniki finansowe. Zysk pierwszego osiągnął 5,5 mld jenów (39 mln dolarów USA), co w stosunku do 1985 stanowi wzrost o 3,9%. Drugi przewoźnik miał zysk 1,4 mld jenów (ok. 1 mln dolarów USA), podczas gdy w 1985 deficyt tej linii wyniósł 1,066 mld jenów.

● **FAI.** Zatwierdzono nowe rekordy świata w klasie szybowców dwumiejscowych (klasa D 2), z których sześć ustanowił Hans Werner Grosse wspólnie z Hansem Heinrichem Kohlmeierem na szybowcu ASH-25 w Alice Springs w Australii: prędkość po trójkącie ponad 750 km — 141,804 km/h (1986-12-26); odległość w przelocie po trójkącie 1 258,191 km (1986-12-27), zarazem prędkość po trójkącie 1 250 km, pierwszy raz — 137,315 km/h; prędkość po trójkącie 500 km — 155,14 km/h (1987-01-09), przelot po trójkącie 1 379,35 km, zarazem poprawienie prędkości po trójkącie 1 250 km (1987-01-10) — 143,46 km/h. Siódmy rekord w klasie D 2 ustanowił H. W. Grosse ze swym 20-letnim synem Wernerem, prędkość przelotu po trójkącie 300 km — 152,543 km/h (1987-01-21).

● **RFN.** 11 sierpnia br. dwusilnikowy samolot turystyczny Piper Cheyenne lecący z trzema osobami na pokładzie z Landsbergu k. Augsburga runął na dach restauracji położonej w pobliżu monachijskiego lotniska komunikacyjnego Riem. Spadając samolot zawadził o dach restauracji, a następnie uderzył w autobus raniąc wielu pasażerów. Zginęło 7 osób, a 13 zostało ciężko rannych.

● **ZSRR.** Zakończono śledztwo w sprawie zachodnioniemieckiego pilota Mathiasa Rusta, który lądował w czerwcu br. na Cessnie na Placu Czerwonym w Moskwie. W pierwszej połowie września ma się odbyć jego proces. Rust będzie odpowiadał: z paragrafu 81 kodeksu karnego estońskiej SRR (za nielegalne przekroczenie granicy ZSRR, za co grozi kara do 3 lat więzienia), par. 84 Rosyjskiej FSRR (za przekroczenie granicy powietrznej ZSRR bez zezwolenia, nieprzestrzeganie wskazanych w zezwoleniu tras i miejsc lądowania, wysokości lotu lub inne naruszenie zasad lotów międzynarodowych, za co przewiduje się karę więzienia od roku do 10 lat lub grzywnę 1 000 rubli z ewentualną konfiskatą samolotu) oraz par. 206 dotyczącego czynów kwalifikowanych jako chuligaństwo.

● **ARGENTYNA.** W sierpniu obchodzono 75-lecie lotnictwa wojskowego. W obchodach wziął m. in. udział radziecki kosmonauta, dwukrotny bohater Związku Radzieckiego Borys W. Wołynow, zaproszony przez argentyńskie Dowództwo Wojsk Lotniczych.

● **JUGOSŁAWIA.** 5 osób zginęło w katastrofie jednosilnikowego samolotu sportowego, do której doszło 2 sierpnia w pobliżu miasta Bovec w Słowenii. Należący do jugosłowiańskiego aeroklubu samolot Robin produkcji francuskiej rozbił się zawadziwszy o linę rozciągniętą na wysokości 150 m między dwoma wzgórzami.

● **RFN.** Jak poinformował zachodnioniemiecki tygodnik „Der Spiegel", w RFN prowadzone są próby nowego samolotu szpiegowskiego, który prawie całkowicie wykonany jest z nowoczesnych materiałów. Magazyn informuje, że jednoosobowy, jednosilnikowy samolot odbył już pierwszy lot próbny 24 czerwca w rejonie Ingolstadt. Zdolny jest on do wykonywania lotów na wysokości do 18 000 m. W powietrzu może przebywać przez 10 godzin bez uzupełniania zapasu paliwa. Stosowane obecnie urządzenia radiolokacyjne nie są w stanie wykryć tego samolotu w powietrzu. Na budowę samolotu Bundeswehra wydała już 930 mln marek. W jego konstruowaniu, obok zachodnioniemieckiej firmy Burkhart Grob, uczestniczą także firmy amerykańskie, które dostarczyły aparaturę elektroniczną i silnik.

● **MONGOLIA.** Agencja Moncame poinformowała o katastrofie samolotu An-2 lotnictwa cywilnego na obszarze ajmaku Chubsyguł. Były ofiary w ludziach.

LOTNICY Z PODBESKIDZIA

Było ich ponad sześćdziesięciu (dokładnie nie policzono, więc być może poniższy wykaz jest niepełny), którzy na apel Klubu Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Bielsko-Bialskim zjechali na przełomie lipca/sierpnia na Podbeskidzie. Przyjechali byli absolwenci, wychowankowie, instruktorzy i działacze, ci co w okresie półwiecza szkolili się, latali oraz pracowali zawodowo i społecznie w ośrodkach lotniczych na Podbeskidziu.

Pretekstem spotkania było minione 50-lecie lotniska i szkoły w Aleksandrowicach koło Bielska oraz pierwsze starty szybowców z gór Chełm w Goleszowie i Żar w Międzybrodziu Żywieckim. Zresztą nikt z uczestników spotkania nie dociekał dat. Wiadomo bowiem, że pierwsze starty w Goleszowie i na Żarze odbyły się już w 1934, w tymże roku założono w Bielsku Śląskie

Z zainteresowaniem przeglądano album przywieziony przez Ryszarda Witkowskiego. Od lewej: Tadeusz Rejniak, Irena Zabiełło, Stanisław Wielgus. Pierwszy z prawej — Jerzy Śmielkiewicz.

Warsztaty Szybowcowe, w rok później na lotnisku w Aleksandrowicach oddano do użytku nowo wybudowany budynek szkoły i portu lotniczego, w których funkcjonowała samolotowa Szkoła Pilotów LOPP. Beskidy tworzyły w naturalny sposób przychylny klimat dla rozwoju sportu lotniczego, a region górski sprzyjał szczególnie rozwojowi szybownictwa. Kiedy dziś patrzymy na dorobek lotniczego Podbeskidzia z pewnego dystansu, to szybko uświadamiamy sobie, że 42 lata z tego półwiecza przypada na czasy powojenne, współczesne.

Piszący te słowa, 40 lat temu, w lipcu 1947 szkolił się na górze Chełm w Goleszowie w pilotażu szybowcowym do kat. B, pod kierunkiem instruktora Franciszka Kępki. Pamięta też, jak senior Kępka „woził" czasem na SG-38 na kolanach swe kilkuletnie dziecię — późniejszego czterokrotnego brązowego medalistę mistrzostw świata, juniora Franciszka Kępkę. Zasłużony senior lotnictwa, jakże jeszcze żywotny, mieszka na tejże górze Chełm do dziś. Z Goleszowem związane jest również mocno nazwisko instruktora Leopolda Tajnera, który — kiedy szkołę szybowcową zamknięto — na tamtejszej skoczni narciarskiej szkolił młodzież m.in. w skokach narciarskich na igielicie. Teraz na górze Chełm nie ma jednego ani drugiego, ostały się tylko wspomnienia, ale obaj zasłużeni instruktorzy z Goleszowa, co można było stwierdzić na spotkaniu — trzymają się dobrze.

Centralnym ośrodkiem lotniczym Podbeskidzia było lotnisko w Aleksandrowicach, gdzie przed wojną była Szkoła Pilotów LOPP, a po wyzwoleniu znalazł swą siedzibę aeroklub oraz Centralny Harcerski Ośrodek Szybownictwa przemianowany następnie w Ośrodek Organizacji Szybownictwa, później Instytut Szybownictwa (IS), w 1948 na Szybowcowy Zakład Doświadczalny (SZD) — obecne PDPS PZL — Bielsko oraz działająca kilka lat Centralna Szkoła Instruktorów Szybowcowych Powszechnej Organizacji Służba Polsce (CSIS). Z Bielska dojeżdżało się wówczas i dziś na Żar do szkoły szybowcowej, związanej integralnie z Aeroklubem Bielsko-Bialskim. Aeroklub i Żar oraz IS stanowią kolebkę szybownictwa Polski Ludowej. Na Podbeskidzie ciągnęła młodzież i starsi z całego kraju. Tam, szczególnie w Bielsku i na Żarze prawie wszystko było pierwsze: kursy, loty, rekordy, zawody juniorów, krajowe i międzynarodowe, a także pierwsze konstrukcje szybowcowe PRL. Korzystne warunki terenowe do lotów górskich, kadra instruktorska, która po zawierusze wojennej skupiła się na tamtejszym terenie oraz działalność metodyczna i techniczno-doświadczalna w dziedzinie konstrukcji szybowcowych, stworzyły korzystne warunki, pozwalające na dynamiczny rozwój szybownictwa polskiego, który stał się podstawą jego sukcesów na świecie.

Wieloletni gospodarz Żaru Adam Dziurzyński wspomina dawne czasy... entuzjazmu pracy i latania.

Wiele znakomitości szybowcowych przewinęło się przez Bielsko, Żar i Goleszów. Uczestnicy zjazdu, dziś już seniorzy, w większości na emeryturze, z sentymentem wspominali dawne czasy. Żar, to już nie ten dawny, od kiedy zawładnęła nim elektrownia szczytowo-pompowa, chociaż przybył ośrodkowi nowy, okazały internat, w którym właśnie odbyła się uroczysta sesja 50-lecia. Seniorzy byli także na szczycie góry, naciągali liny przy starcie szybowców, ale latali już młodzi. Duże wrażenie wywarło na nich zwiedzenie szczytowej elektrowni.

Wielce zasłużony instruktor, wieloletni gospodarz Żaru, popularny „wujek", 85-letni Adam Dziurzyński, mieszkający obok szkoły szybowcowej, wspominał z rozrzewnieniem o wielkim entuzjazmie, jaki towarzyszył rozwojowi Żaru w pierwszych latach powojennych, czynach społecznych i zaangażowanej pracy szkoleniowo-sportowej instruktorów i młodych pilotów, których udziałem były pierwsze rekordy szybowcowe, krajowe i światowe. Podkreślił, że martwił się stale o losy Żaru, kiedy towarzyszyły mu zagrożenia. Dziś ma ogromną satysfakcję z dokonań, chociaż — jak przyznał — nie wszystko na Żarze potoczyło się tak, jak planowano. O los szkoły jest spokojny, gdyż Aeroklub Bielsko-Bialski — Szkoła Szybowcowa Żar ma w osobie ich kierownika płk. Stanisława Fedyszyna dobrego gospodarza obydwu ośrodków, co podkreślał z satysfakcją.

Znani i zasłużeni dla lotnictwa na Podbeskidziu: od prawej — gospodarz na górze Chełm w Goleszowie — senior Franciszek Kępka, Adam Zientek oraz Ludwik Klimsza z Czechosłowacji, który latał na Żarze jeszcze przed wojną. Wszystkie zdjęcia: Bernard Koszewski

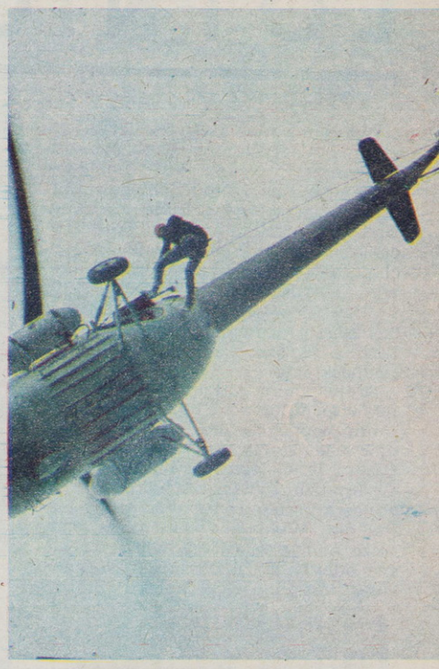
John Serafin (stoi) w rozmowie z Włodzimierzem Osiecińskim i jego żoną.

Wszyscy, którzy podczas sesji wspominali swe przeżycia z lotniczego Podbeskidzia — Aleksandrowic, Goleszowa i Żaru, podkreślali rolę swych instruktorów i atmosferę, jaka towarzyszyła szkoleniu i lataniu wyczynowemu. Stanisław Wielgus, zwycięzca I ogólnopolskich szybowcowych zawodów juniorów na Żarze (1949) wspominał swój rekord długotrwałości lotu i towarzyszące mu okoliczności. Ryszard Witkowski przywiózł album ze zdjęciami z tamtych lat, aby odtworzyć swoją lotniczą drogę przez Żar (1948—1949). Wspominał również tych, których już nie ma wśród nas: Plenkiewicza, Parczewskiego, Janicę, Skrzydlewskiego i innych. O tamtych latach mówili: Julian Bojanowski, Tadeusz Rejniak, Roman Zatwarnicki, Adam Zientek, Justyn Sandauer, Józef Niespał oraz goście z zagranicy. Przyjechał na Podbeskidzie przedwojenny szybownik John Serafin z USA, wieloletni opiekun polskich szybowników na mistrzo-

DOKOŃCZENIE NA STR. 5

UCZESTNICY SESJI 50-LECIA OŚRODKÓW LOTNICZYCH PODBESKIDZIA
Bielsko-Biała—Aleksandrowice ● Żar ● Goleszów ● 1987-08-01—02

Zbigniew BIGOS (Kraków), Julian BOJANOWSKI (Warszawa), Józef BUJAK (Wrocław), Małgorzata BUJAK (Wrocław), Jan BYLICA (Bielsko-Biała, Augustyn CADER (Bielsko-Biała), Tadeusz CHLIPALSKI (Kraków), Tadeusz CHWAŁCZYK (Świdnik), Jerzy CIESLA (Bielsko-Biała), Jan CZERWIŃSKI (Kraków), Edward DUDEK (Bielsko-Biała), Adam DZIURZYŃSKI (Międzybrodzie Żywieckie), Stanisław FEDYSZYN (Bielsko-Biała), Władysław GAWLIK (Bielsko-Biała), Marian GRACZ (Bielsko-Biała), Alfred HERMA (Katowice), Zdzisław JAROŃCZYK (Wrocław), Edward JÓZEFOWICZ (Bielsko-Biała), Kazimierz KAWECKI (Bielsko-Biała), Franciszek KĘPKA, sen. (Goleszów), Ludwik KLIMSZA (CSRS), Jerzy Ryszard KONIECZNY (Warszawa), Zbigniew KOSTECKI (Warszawa), Bernard KOSZEWSKI (Warszawa), Adam KURBIEL (Bielsko-Biała), Wojciech MATONOG (Mierzęcice), Józef MIESIĄCZEK (Wałbrzych), Stanisław MISIEWICZ (Olecko), Andrzej MORGAŁA (Sosnowiec), Józef NIESPAŁ (Bielsko-Biała), Władysław OKARMUS (Bielsko-Biała), Włodzimierz OSIECIŃSKI (Bielsko-Biała), Jan PAWLUS (Bielsko-Biała), Paweł PIŁAT (Lubin Legnicki), Ludwik PUZOŃ (Bielsko-Biała), Tadeusz REJNIAK (Warszawa), Henryk ROCHOŃ (Warszawa), Janusz RUGE (Nowy Targ), Justyn SANDAUER (Warszawa), John SERAFIN (USA), Adam SKARBIŃSKI (Bielsko-Biała), Alfons SMUDA (Tarnowskie Góry), Wiesław STAFIEJ (Bielsko-Biała), Jerzy ŚMIELKIEWICZ (Bielsko-Biała), Leopold TAJNER (Wisła), Janusz TARKOWSKI (Kraków), Tadeusz WALA (CSRS), Jolanta WIELGUS (Warszawa), Stanisław WIELGUS (Warszawa), Grażyna WITKOWSKA (Warszawa), Ryszard WITKOWSKI (Warszawa), Teresa WITKOWSKA (Warszawa), Tadeusz WOJTOŃ (Bielsko-Biała), Wiesław WOLANOWSKI (Kraków), Zbigniew WÓJCIK (Białystok), Kazimierz WNĘTRZYCKI (Kraków), Irena ZABIEŁŁO (Szwajcaria), Roman ZATWARNICKI (Bielsko-Biała), Adam ZIENTEK (Bielsko-Biała), Józef ZIELEZIŃSKI (Bielsko-Biała).



Na zdjęciach: trening Zespołu Ratowników Morskich Alpinex na obozie szkoleniowym w Giżycku.

RATUNEK ZE ŚMIGŁOWCA

Katastrofy morskie i wypadki na morzu zdarzają się najczęściej podczas pogody sztormowej, co utrudnia akcję i wymaga od ratowników morskich wysokich kwalifikacji i dużej sprawności fizycznej.

W celu podwyższenia sprawności fizycznej oraz odbycia treningu, został zorganizowany w Giżycku kolejny obóz szkoleniowy Zespołu Ratowników Morskich Alpinex.

Do treningu użyto ze względów oszczędnościowych śmigłowca Mi-2, chociaż Polskie Ratownictwo Okrętowe używa do akcji ratowniczych śmigłowca Mi-8 (czarterowane z Aeropolu).

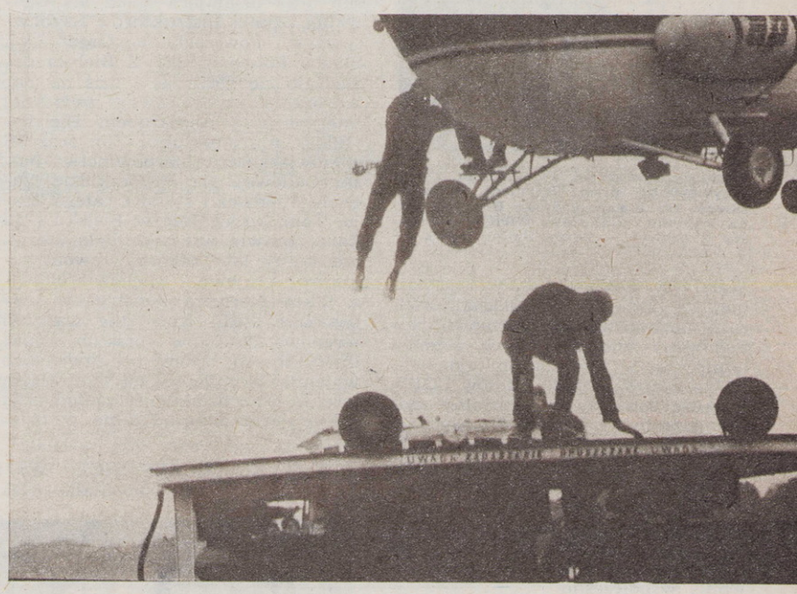
Trening rozpoczął się od skoków do wody ze śmigłowca będącego w zawisie. Następnie wykonywano zjazdy na linie metodą alpinistyczną na tratwę oraz na statek, podnoszenie rozbitka z wody przy użyciu wyciągarki pokładowej oraz inne ćwiczenia, które mogą być konieczne w trakcie akcji ratowniczych.

Dużym utrudnieniem akcji ratowniczych prowadzonych w Polsce jest mały udźwig stosowanych u nas wyciągarek pokładowych, który wynosi 120 kg i nie pozwala na równoczesne podnoszenie ratownika i rozbitka. Zmusza to ratownika do pozostawania w wodzie w czasie podnoszenia rozbitka i oczekiwania na powtórne opuszczenie liny ze śmigłowca. Utrudnia to akcję ze względu na długi czas zawisu, który jest dla pilota bardzo męczącym elementem lotu, tym bardziej że zawis odbywa się w warunkach nigdy nie spotykanych nad lądem.

Pilotowi brak jest punktów orientacyjnych na wodzie a przemieszczająca się fala dodatkowo dezorientuje pilota i powoduje tendencję do przesuwania śmigłowca wraz z falą. Wysoka fala na morzu wymaga od pilota dodatkowego manewru pionowego śmigłowcem, dla utrzymania stałej wysokości nad tratwą lub statkiem.

Pomimo ograniczonych możliwości technicznych śmigłowca Mi-2, wszyscy ratownicy wykonali zaplanowane ćwiczenia. Loty wykonywali piloci Aeropolu — Andrzej Urbański i niżej podpisany.

Tekst i zdjęcia:
ZBIGNIEW KARPIŃSKI



STATUETKA IKARA DLA „ETIOPCZYKA"

Kpt. pil. ZDZISŁAW SZUMOWSKI.
Na zdjęciu górnym — w kabinie śmigłowca Mi-8 w Etiopii.
Obok — w rozmowie z Etiopczykami.
Z prawej u góry — ze statuetką Ikara, otrzymaną od dowódcy Wojsk Lotniczych.

Przypadek, a być może strach przed operacją usunięcia polipa, sprawił, że choć kpt. Zbigniew Szumowski marzył o lataniu na myśliwcach naddźwiękowych, został pilotem śmigłowca transportowego.

— Naukę w Szkole Orląt rozpoczynałem w 1973 z mieszanymi uczuciami, bo ciągle nie rozstawałem się z myślami o szybkim MiGu — zwierza się pilot. — Ale czas jest lekarstwem i na takie rozterki. Śmigłowce zaczęły stawać się moim hobby.

— Rozemocjonowany niewiele zapamiętałem z pierwszego 6-minutowego lotu śmigłowca po kręgu. Ale widocznie sprawdzian zrobił dobre wrażenie na obserwatorach, skoro po wylądowaniu otrzymałem pochwałę, a przez kolegów zostałem wylaszowany, mając sine miejsca po siarczystych klapsach. Odtąd na długie lata związałem się z lotnictwem śmigłowcowym. Powoli przyzwyczajałem się do nowej roli. Nawet stosunkowo mała prędkość śmigłowca sprawiała mi zadowolenie. Z kabiny rozkoszowałem się krajobrazami lasów, jezior i rzek. Loty bez prowadzenia z ziemi pozwalały na szybkie usamodzielnienie się i podejmowanie decyzji. Czy ktoś zdoła uwierzyć, jaką przyjemnością jest latanie ponad łanami zbóż, kwiecistymi łąkami, czy też podziwianie architektury starych zamczysk? Opiewaną romantykę lotniczego zawodu odczuwałem autentycznie.

— Przed kilku laty znalazłem się nad zalanymi przez wezbraną Wisłę wioskami w województwie płockim. Przybyliśmy tu, by ratować ludzi zagrożonych przez powódź. Z pomocą zawieszonego na linie krzesełka wciągaliśmy powodzian na pokład śmigłowca transportowego Mi-8. Przeżywaliśmy dramatyczne chwile, gdy z przedziurawionej łodzi z 16 przerażonymi osobami wciągnęliśmy wraz z chor. Józefem Podgórskim i przetransportowaliśmy wszystkich na lotnisko w Płocku. Akcja wymagała uważnego manewrowania śmigłowcem, by wyminąć wysokie drzewa, uniknąć bocznych podmuchów i zawisnąć przodem do wiejącego wiatru.

Przygoda nad zatorem lodowym pod Włocławkiem mogła zakończyć się groźnie — wspomina dalej kpt. pil. Zbigniew Szumowski. — W pilotowanym przeze mnie śmigłowcu znajdowali się saperzy, którzy przez otwór w podłodze zrzucali na lód materiały wybuchowe z zapalonymi lontami. Gdy odlecieliśmy znad zatoru, z kabiny bagażowej dowódca saperów krzyknął w moim kierunku:

— Na pokładzie została skrzynka z trotylem z zapalonym lontem!

Zdałem sobie sprawę z niebezpieczeństwa, a na podjęcie decyzji pozostało może 40, 50 sekund... Niezwłocznie skierowałem śmigłowiec nad brzeg. Saperzy w mig zdołali wyrzucić trotyl, a ja jak najdalej uskoczyłem ze śmigłowcem. Na szczęście wybuch nastąpił w bezpiecznej odległości poza nami.

Również na poligonie niekiedy przeżywamy emocje wynikające z dynamiki działań. Do trudniejszych zaliczam loty z żołnierzami grup specjalnych udającymi się na tyły pozorowanego nieprzyjaciela. Wiele nerwów kosztują nas loty na pułapie 5—10 metrów, gdy trzeba wymijać przeszkody naturalne i unikać ognia broni małokalibrowej.

Kpt. Zbigniew Szumowski na początku 1985 znalazł się w grupie I zmiany pilotów Polskiej Lotniczej Eskadry Pomocy Etiopii. W kraju nie latał z maksymalnym obciążeniem, ani na wysokościach większych od 1000 metrów. Tu na co dzień wznosił się na 3000 m i wyżej. Nie przewidywał, że będzie przelatywał nad kanionami o głębokościach 1,5 km, w odmiennych warunkach klimatycznych, lądował na płaskowyżach pokrytych kamieniami. Piloci polscy nie znali języka amharskiego, ani obyczajów miejscowej ludności wycieńczonej klęską suszy i głodem. A na każdym kroku spotykali się z serdecznością ze strony Etiopczyków.

Brali na siebie ryzyko, gdy trzeba było przewieźć ciężko chorych ludzi do szpitala, zainicjowali zbieranie przez rodziny w kraju odzieży dla dzieci i sierot w etiopskich domach dziecka. Zboże dostarczane przez śmigłowce z biało-czerwonymi szachownicami do wiosek położonych w miejscach trudno dostępnych, pozwalało przeżyć ich mieszkańcom najcięższe chwile w życiu.

Kpt. pil. I klasy Zbigniew Szumowski i jego koledzy z Polskiej Lotniczej Eskadry Pomocy Etiopii wykorzystywali też loty pod skwarnym niebem afrykańskim do wzbogacania umiejętności pilotażowych, odkrywali w śmigłowcach nowe możliwości, choćby starty „samolotowe", z rozbiegiem. Przedstawiciele międzynarodowych organizacji charytatywnych pracujących w Etiopii kilkakrotnie w sposób oficjalny deklarowali, że pragną latać tylko na pokładach polskich śmigłowców.

Nie były to słowa bez pokrycia lub chęć przypodobania się Polakom, którzy rzeczywiście latali nadzwyczajnie, bez najmniejszych uchybień. I co najważniejsze dla pasażerów — bezpiecznie. Taka opinia panowała też wśród międzynarodowych ekip lotniczych pracujących w Etiopii. Jeden z pilotów zachodnich udostępnił nawet własny nowoczesny śmigłowiec kpt. Zbigniewowi Szumowskiemu. Jak powiedział, daje go w pewne ręce.

Po powrocie z Etiopii 34-letniego dowódcę śmigłowca transportowego spotkała miła niespodzianka. Z rąk dowódcy Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Tytusa Krawczyca otrzymał, rzadko wręczaną pilotom śmigłowcowym, statuetkę Ikara — symbol uskrzydlonego mitologicznego zdobywcy przestworzy.

JERZY CHOJNACKI
Zdjęcia WAF — IRENEUSZ SOBIESZCZUK

ĆWICZENIA „PRZYJAŹŃ '87"

Na terytorium Polski odbyły się w końcu lipca ćwiczenia dowódczo-sztabowe wydzielonych sił jednostek, dowództw i sztabów ludowego Wojska Polskiego, Narodowej Armii Ludowej NRD i Armii Radzieckiej pod kryptonimem „Przyjaźń '87". Ćwiczeniami kierował szef Głównego Zarządu Szkolenia Bojowego WP gen. broni Wojciech Barański.
Na zdjęciu: Desant taktyczny ze śmigłowców Mi-6 w wykonaniu żołnierzy pododdziału szturmowego pod dowództwem ppor. Mirosława Filonia.
Foto: WAF — J. Bogacz

DOKOŃCZENIE ZE STR. 3

stwach świata. Przybyła ze Szwajcarii Irena Kempówna-Zabiełło wielokrotna rekordzistka Polski, autorka pierwszego dla Polski powojennego szybowcowego rekordu świata w 1949 (prędkość po trójkącie 100 km — 50 km/h), która przyznała się, że jest na tym spotkaniu najstarszą uczennicą Adama Dziurzyńskiego. Dwóch gości przyjechało zza miedzy, z Czechosłowacji: Tadeusz Wala, absolwent bielskiego technikum mechaniczno-lotniczego (1949—1952), Polak — obywatel CSRS mieszkający stale w Prividzy oraz Ludwik Klimsza, mieszkaniec Zaolzia, który w 1935 zdobył na Żarze kat. A i B, w Bezmiechowej C, a w 1939 także na Żarze D (ostatni lot wykonał tam 25 sierpnia 1939).

Wspomnieniom z dawnych lat i wrażeniom ze współczesnego spotkania z lotnictwem Podbeskidzia nie było końca, towarzyszyły one seniorom przy każdej okazji, nawet przy uroczystym otwarciu mistrzostw świata w akrobacji szybowcowej. Miłą pamiątką z tego koleżeńskiego spotkania będzie mały znaczek w klapie marynarki. Kiedy rozmawiałem później z przewodniczącym bielskiego KSL inż. Józefem Niespałem, powiedział że Klub Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Bielsko-Bialskim, liczący ponad 30 członków, przygotowuje specjalne wydawnictwo upamiętniające tradycje lotnicze Podbeskidzia. To dobrze, jest ono bardzo potrzebne, nie tylko lotnikom z Podbeskidzia.

JERZY R. KONIECZNY

WOJENNA NIEDZIELA

PILOTÓW 111 ESKADRY

111 eskadra myśliwska 1 Pułku Lotniczego w Warszawie wywodziła się z 7 eskadry myśliwskiej zwanej „Kościuszkowską", zorganizowanej pod koniec grudnia 1918. Po zakończeniu szlaku bojowego z lat 1918—1920, 7 eskadra w ramach reorganizacji lotnictwa myśliwskiego została przemianowana na 121 eskadrę myśliwską (maj 1925). Rozkazem Departamentu Lotnictwa MSWojsk z 14 sierpnia zmieniono numerację jednostki na 111 eskadrę myśliwską.

Wojnę Obronną Polski 1939 111 eskadra odbyła w składzie III/1 Dywizjonu Brygady Pościgowej.

Pierwsze dwa dni wojny piloci 111 eskadry spędzili pracowicie, osłaniając wraz z innymi jednostkami Brygady Warszawę przed nalotami Luftwaffe. W starciach powietrznych dowódca 111 eskadry — kpt. pil. Gustaw Sidorowicz i ppor. pil. Jerzy Palusiński zostali zestrzeleni i ranni. Z okien Szpitala Ujazdowskiego obserwowali walki swych podkomendnych i kolegów. Stracono już 3 samoloty.

3 września 1939. Pierwsza wojenna niedziela. Niebo nadal bez chmur. Słońce praży niemiłosiernie, przesłaniane od czasu do czasu licznymi formacjami Luftwaffe, uporczywie mimo strat lecącymi z bombami nad stolicę. Piloci dyżurnego klucza pocili się w kabinach rozgrzanych słońcem. Pozostali, wypoczywając w pobliżu samolotów na leżakach i trawie, oczekiwali na rozkaz startu. Już nie peszyły ich pomruki silników wrogich samolotów, ale mimo pozornego spokoju — często spoglądali na stanowisko dowodzenia dywizjonu. Wiedzieli też, że ich koledzy z IV/1 Dywizjonu od pół godziny zmagali się z bombowcami atakującymi Warszawę.

Około 10:00 rozkaz dowódcy Brygady Pościgowej poderwał III/1 Dywizjon w powietrze. Kpt. pil. Zdzisław Krasnodębski — dowódca dywizjonu wyznaczył tylko 4 klucze (12 P.11c), gdyż pozostałe samoloty były w przeglądzie.

Chwilę po starcie mjr Wyrwicki przekazał kpt. Krasnodębskiemu przez radio parametry lotu oraz kierunek 11c. W powietrzu dołączył oficer taktyczny III/1 Dywizjonu — por. pil. Arsen Cebrzyński, patrolujący dotychczas samotnie północne obrzeże Warszawy.

Na kierunku 11c, w rejonie Wyszkowa napotkano ok. 40 bombowców He-111 i Do-17 w asyście 20 Messerschmittów, które wypatrzyły wznoszące się samoloty polskie i nie zwlekając — zaatakowały. W obszarze od Wyszkowa po Rembertów zakotłowało się — formacje polskich i niemieckich myśliwców rozpadły się na kilka zespołów, w których toczono zacięte pojedynki powietrzne. Przebieg jednego obserwował oficer taktyczny Brygady — kpt. pil. Stefan Łaszkiewicz:

„...Nad nami walka. Nasz atakuje jednego Me-110. Nadlatuje drugi Messerschmitt i stara się pomóc swemu, lecz coś mu się stało, bo odlatuje. Me-110 wchodzi naszemu na ogon i strzela. P.11 zwija się i wali w dół. Serca nam zamarły, bo myślimy, że zestrzelony. Lecz oto P.11 wyskakuje i zaczyna uganiać się za Niemcem. Dochodzi coraz bliżej do ogona, niesłychanie blisko i zaczyna prać. Na prawym silniku Niemca ogień. Żołnierze obsługi krzyczą z uciechy i rzucają furażerki w górę. Messerschmitt wzbija się rozpaczliwie „świecą" i zaraz wali się w dół ginąc za lasem. Za chwilę ogromny słup czarnego dymu bucha w niebo.

Powyżej: 111 Eskadra Myśliwska w 1938. Siedzą od lewej: st. sierż. Żołnowski, ppor. pil. T. Sawicz, ppor. pil. A. Cebrzyński, kpt pil. Z. Krasnodębski, kpt. pil. G. Sidorowicz, ppor. pil. W. Januszewicz, chor. tech. K. Mozół. Obok, w kolejności: ppor. pil. M. Ferić, kpr. pil. S. Karubin, st. szer. pil. (w 1939) Henryk Szope.

Natychmiast porwałem oficera technicznego i zbrojmistrza i łazikiem popruliśmy na miejsce zestrzelenia. Ciała lotników — dwie kupki... w odległości 150 metrów od samolotu. Kombinezony przesiąknięte benzyną — dymią i skwierczą. Szofer łazika miał zapas wody w bańce. Ugasiliśmy na tyle, by dobrać się do kieszeni po dokumenty. W portfelu jednego fotografia: przystojny młody blondyn w stroju podoficera Luftwaffe w ogródku z malwami. Obok młoda kobieta z dzieckiem na ręku — pewnie żona. Nazwisko lotnika — Mazurowsky..." [1])

Zwycięzcą był por. pil. Wojciech Januszewicz, dowódca 111 eskadry. O zaciętości i zażartości walki niech świadczy fakt, że por. Januszewicz po wyczerpaniu amunicji wylądował na macierzystym lotnisku by natychmiast przesiąść się w dyżurny samolot i ponownie wystartować do boju.[2])

W tym czasie, w innym kwartale nieba rozgrywał się powietrzny dramat: zestrzelony i ranny kpt. Krasnodębski ratował się za pomocą spadochronu z płonącej maszyny. Do wiszącego, bezbronnego Polaka skręcił jeden z atakujących Messerschmittów. Kpt. Krasnodębski tak wspominał to tragiczne wydarzenie:

„...Wystartowaliśmy zaalarmowani rano i na wysokości około 3000 metrów napotkaliśmy osłaniający bombowce dywizjon Messerschmittów. Wywiązała się bardzo zacięta walka. Ryk kilkudziesięciu silników, smugi pocisków krzyżujące się na niebie tworzą sieć splątaną dymami z palących się samolotów.

Piloci niemieccy widząc naszą przewagę w walce kołowej — dzięki lepszej zwrotności maszyn — zaczęli się wycofywać. Pościg za nimi nie dawał jednak rezultatów; starałem się dogonić jednego z nich, ale niestety, mój P.11c miał o wiele mniejszą prędkość; odległość między nami zaczęła szybko rosnąć, wycofałem się więc z walki i zawróciłem w kierunku lotniska.

Dolatując do miejsca, gdzie niedawno wrzała walka — spostrzegłem samotnego Messerschmitta. Wiedząc, że jest szybszy i trudno mi będzie go dopaść z tyłu na odległość skutecznego strzału — zdecydowałem się na atak od przodu. Odległość między nami szybko się zmniejszała, nie otwierałem jednak ognia. Miałem tylko dwa karabiny maszynowe i musiałem zbliżyć się na tyle, aby ich ogień był skuteczny. Pilot niemiecki miał jednak nade mną ogromną przewagę w sile ognia, gdyż jego samolot dysponował 4 karabinami maszynowymi i 2 działkami. Jasne więc, że zaczął walić ze swojej broni pokładowej już ze znacznej odległości. Spostrzegłszy smugi pocisków na linii mego lotu — poderwałem maszynę do góry, aby wydostać się ze strefy ostrzału. Było już za późno; w tym samym momencie mój samolot został trafiony i zaczął się gwałtownie palić. Odpiąłem pasy, odłączyłem słuchawki radiowe i wyskoczyłem, pociągając za uchwyt spadochronu. Po chwili zawisłem w powietrzu — pozornie bez ruchu. Spojrzałem w dół i zobaczyłem jak moja maszyna spadała korkociągiem do ziemi, ciągnąc za sobą wstęgę ognia i dymu.

Rozglądając się po niebie spostrzegłem, że przeciwnik robi wiraż i leci w moją stronę. Zdawałem sobie sprawę ze swej bezsilności i opanował mnie lęk, gdyż poprzedniego dnia jeden z naszych pilotów został przez Niemców ostrzelany, gdy wisiał na spadochronie. Przy niemieckich metodach prowadzenia walki — nie miałem szans na ratunek. Pozostało mi tylko bezczynne oczekiwanie na to, co los przyniesie.

Nie dane mi było jednak zginąć: zobaczyłem jak jedna z naszych powracających maszyn w rozpaczliwym ataku wali na pełnym gazie na szkopa. Niemiec zajęty swym „wiszącym na spadochronie trofeum" — atak był więc dlań kompletnym zaskoczeniem — nie zauważył go. W rezultacie niemiecki samolot bez żadnego odruchu obrony poszedł do ziemi wraz z załogą, ja zaś spokojnie wylądowałem pod osłoną kolegi — z lekkimi tylko oparzeniami. Kolegą tym był por. Arsen Cebrzyński..." [3])

Dla uzupełnienia warto przytoczyć relację o tym wydarzeniu por. Arsena Cebrzyńskiego. Kilka minut wcześniej zestrzelił on por. Berentsa z dywizjonu Condor, który wylądował na północny wschód od Wyszkowa, dostając się do niewoli.

AEROKLUBY nr 86

REDAGUJE PPŁK REZ. BOLESŁAW GACZKOWSKI
PRZY WSPÓŁPRACY BIURA ZARZĄDU GŁÓWNEGO AEROKLUBU PRL

Po mistrzostwach lotniowych

CO DALEJ?

Po zakończeniu I Lotniowych Mistrzostw Państw Socjalistycznych odbyło się spotkanie kierowników ekip z organizatorami i kierownictwem tej imprezy. Jego celem było uzyskanie opinii o poziomie sportowym i organizacyjnym, o jakości regulaminu oraz o celowości organizowania w przyszłości tego typu mistrzostw.

Jako pierwszy zabrał głos kierownik ekipy ZSRR — Władimir Iwanowicz Zabawa. W imieniu zespołu radzieckiego podziękował za dobrą organizację i atmosferę mistrzostw. Wyraził również opinię, że wiele stracili ci lotniarze, którzy w nich nie uczestniczyli.

Według oceny ekipy ZSRR, należy regularnie organizować tego rodzaju mistrzostwa, traktując je również jako przygotowanie do imprez wyższej rangi. Mistrzostwa rozegrane na Zarze dały możliwość wymiany doświadczeń organizacyjnych i konstrukcyjnych w sporcie lotniowym i powinny stać się początkiem współpracy odnośnie zaopatrywania lotniarzy w nowoczesne materiały konstrukcyjne, prowadzenia wymiany doświadczeń w zakresie aerodynamiki miękkopłatów oraz metod treningu wyczynowego. Władimir Zabawa, doświadczony działacz w tej dziedzinie sportu, gorąco zalecał organizowanie imprez tego typu i zaproponował wytypowanie miejsca przyszłych II Lotniowych Mistrzostw Państw Socjalistycznych, a także kilku następnych.

Jaroslav Hemrle, kierownik ekipy CSRS, również opowiedział się za organizacją kolejnych Lotniowych Mistrzostw Państw Socjalistycznych. Powinny one być organizowane kolejno w różnych krajach. W imieniu kierownictwa swej organizacji podziękował za sprawną organizację akcji ratowniczej, gdy członkowi ich zespołu, Alekšovi Kutikowi, złożyła się w powietrzu lotnia, a mała wysokość nie pozwoliła na napełnienie się systemu ratowniczego. Szybkie zniesienie kontuzjowanego do lądowiska, gdzie czekał wezwany telefonicznie śmigłowiec sanitarny, błyskawiczny transport do szpitala w Bytomiu, wykonanie niezbędnych badań tomograficznych, decyzja o przewozie rannego samolotem do Pragi i precyzyjne zgranie dowozu śmigłowcem do czekającego od kilku minut w Krakowie czechosłowackiego samolotu sanitarnego — na pewno zmniejszyły do minimum stan zagrożenia zdrowia i życia ich kolegi.

Lotniarstwo znalazło się na takim etapie rozwoju, że konieczna jest współpraca nie tylko na płaszczyźnie sportowej, lecz także w dziedzinie techniki oraz zaopatrzenia w materiały i oprzyrządowanie. Jaroslav Hemrle wyraził zadowolenie z możliwości zapoznania się z konstrukcjami polskimi i radzieckimi. Zawody były okazją do zdobycia nowych doświadczeń organizacyjnych i umożliwiły zapoznanie się ze specyfiką wykonywania lotów w stosunkowo trudnych termicznie warunkach Beskidu Żywieckiego. Niektóre z podpatrzonych form organizacyjnych będzie próbował wprowadzić u siebie.

Aleksander Sanow Bożyłow, kierownik ekipy bułgarskiej, rzekł: — Cieszę się z tego spotkania i ciepłego przyjęcia, wspaniałej atmosfery sportowej i poziomu, na jakim zostały rozegrane zawody. Jesteśmy bardzo zadowoleni z przyjęcia i gościnności mieszkańców tego regiou. Chciałbym, aby w celu ciągłej wymiany doświadczeń, zapoczątkowanej na tych mistrzostwach, następowała wymiana drużyn przy okazji wszystkich imprez lotniowych organizowanych w naszych krajach.

U nas, w Sliven, chcemy przygotować zawody z udziałem zespołów z innych państw europejskich i wykonywać loty w granicach 200 kilometrów. Organizowaliśmy już takie zawody, w których nie uczestniczyli tylko lotniarze ZSRR. W przyszłości chcemy organizować mistrzostwa świata dla wszystkich bezsilnikowych aparatów latających.

I znów Jaroslav Hemrle: mamy zamiar zorganizować w 1990 roku kolejne Lotniowe Mistrzostwa Europy. Ostateczna decyzja w tej sprawie zapadnie w czasie najbliższych 2—3 miesięcy. Plany imprez sportowych na 1988 rok są już przygotowane, więc nie jesteśmy w stanie zorganizować u siebie Lotniowych Mistrzostw Państw Socjalistycznych w przyszłym roku.

Ponieważ na razie żadne z zainteresowanych państw nie planuje imprezy tego rodzaju na 1988, a rozegranie takich mistrzostw jest konieczne jako impreza przygotowawcza do planowanych we Włoszech Lotniowych Mistrzostw Europy, więc kierownik ekipy radzieckiej zaproponował, aby obradujący zespół spróbował wytypować przynajmniej wstępnie organizatorów następnych zawodów na najbliższe lata. Po przesłaniu tych propozycji do zainteresowanych organizacji lotniczych można będzie skorygować wstępny plan i po korekcie traktować go jako kalendarz imprezy zatwierdzonej przez Aeroklub PRL.

Po dyskusji i wysłuchaniu propozycji przedstawicieli ekip zagranicznych zaproponowano następujący plan organizacji kolejnych Lotniowych Mistrzostw Państw Socjalistycznych:

1988: Węgry. Pomimo iż zawodnicy tego kraju nie startowali w tegorocznych zawodach, to jednak kraj ten ma duże doświadczenie zebrane podczas organizacji Lotniowych Mistrzostw Europy w ubiegłym roku;

1989: Bułgaria.

1990: Czechosłowacja. Ekipy państw socjalistycznych uzyskają możliwość zapoznania się z warunkami termicznymi w rejonie planowanych mistrzostw Europy;

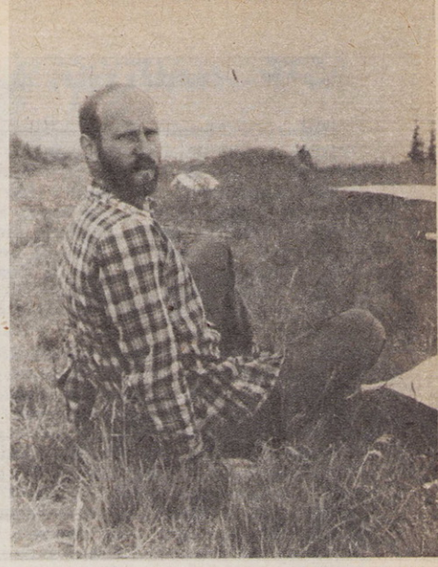
1991: ZSRR;

1992: Rumunia.

Kierownicy ekip jednogłośnie stwierdzili, że mistrzostwa tego typu powinny trwać 14 dni.

Mając w pamięci dotychczasowe kłopoty i nieporozumienia spowodowane niezbyt precyzyjnie sformułowanym regulaminem Lotniowych Mistrzostw Polski i biorąc pod uwagę regulamin przygotowany przez Mirosława Rodzewicza, Grzegorza Rycaja i Krzysztofa Kosiora specjalnie na Lotniowe Mistrzostwa Państw Socjalistycznych, zwróciłem się do kierowników ekip o przeanalizowanie jeszcze raz tego regulaminu, pisemne zgłoszenie uwag o jego przydatności i nadesłanie ewentualnych poprawek.

ANTONI RODZIEWICZ



Zwycięzca I Lotniowych Mistrzostw Państw Socjalistycznych, Dan Vyhnalik (CSRS).

Zdjęcie: H. Kucharski

„...Nabierając wysokości ciągnąłem z powrotem nad Rembertów. Naraz usłyszałem w słuchawkach głos „Króla" (żartobliwe przezwisko kpt. Krasnodębskiego — przyp. J.P.): „Jestem sam w powietrzu i pięciu szwabów!". Byłem na wysokości 4000 metrów, gdy zauważyłem „Pezetelkę" i cztery Me-110 nad nią. Dałem busta by dołączyć, gdy Jedenastka przeszła w lekką pikę, a z dołu łeb w łeb sunął Messerschmitt-110. Zdążyłem zauważyć ogień, a nasza biedna Jedenastka już nie przedstawiała nic innego jak kłąb dymu i ognia. Za chwilę nieco niżej wykwitnął biały spadochron. Me-110 z wirażu zaatakował wiszącego pilota. Bezbronny skoczek znalazł się między mną a Messerschmittem. Nie miałem innego wyboru, albo pozwolić na pewne podziurawienie wiszącego skoczka, albo zaatakować. Skręciłem ku nadlatującemu Niemcowi. Było mi trochę głupio jak zobaczyłem mordę Me-110 i dwa czerwone otwory w środkach silników. Ledwo zdążyłem pociągnąć za spust, wykonując gwałtowny skręt i mijając się ze szkopem tuż tuż nad opadającym dowódcą dywizjonu. Przymknąłem oczy ze strachu — byłem pewny, że się zderzymy. Gwizdnął mi tylko przeraźliwie nad głową, aż skóra ścierpła. Pogoniłem za nim, ale walki już nie podjął. Tymczasem nad spadochronem zjawił się kpt. Opulski, który będąc już bez amunicji wytrwale krążył, ubezpieczając lądowanie naszego „Króla" — kpt. Krasnodębskiego..." [4]).

Dowódca III/1 Dywizjonu po opatrzeniu ran i poparzeń nie zgodził się na odwiezienie go do szpitala. Pozostał nadal przy swojej jednostce, którą dowodził, aż do jej rozwiązania w Rumunii.

W odległości około 40 km od miejsc — pamiętnych dla Krasnodąbskiego i Cebrzyńskiego — paliła się jasnym płomieniem na łąkach pod Serockiem srebrzysty Messerschmitt-110 z namalowanym pyskiem ziewającego rekina. Kpr. Stanisław Karubin, boczny z klucza por. Januszewicza, nie dał żadnych szans załodze Messerschmitta, zestrzeliwując go celnymi seriami z polskiego nieba.

Po obiedzie alarmowo wystartował dyżurny klucz 111 eskadry w składzie: por. Mirosław Ferić, pchor. Janusz Maciński i st. szer. Henryk Szope. Gdy w określonym na patrolowanie czasie żaden z pilotów nie pojawił się — radość personelu z porannych sukcesów szybko zamieniła się w niepokój o losy powszechnie lubianych trzech pilotów. Dopiero wieczorem zjawił się st. szer. Szope, przywieziony na lotnisko samochodem terenowym jednostki piechoty. Zameldował dowódcy eskadry, że „szykując się do zaatakowania formacji bombowców niespodziewanie napotkali Messerschmitty-110 ukryte w słońcu". Kilka godzin później obudził pilotów ppor. Ferić, posiniaczony i podrapany na twarzy, budząc niekłamaną radość wśród kolegów. Przekazał on dowódcy i zebranym na kwaterze relację z ostatniego patrolu:

„...Z zakrętu wyszliśmy na prostą. Usłyszałem nagle grzechot obu działek Me-110 tuż za sobą, niedaleko. Machnąłem gwałtownie drążkiem chcąc uciec sprzed 6 luf wywrotem lub zakrętem, ale wykonałem ten ruch wraz z całym drążkiem jakoś zbyt obszernie po całej kabinie, ograniczała go tylko długość bowdenów karabinowych. Momentalnie zrozumiałem, że odstrzelili mi drążek sterowy u samej podstawy. Maszyna — nie prowadzona przez pilota — przeszła w ostre nurkowanie. Natychmiast przymknąłem gaz, wyłączyłem kontakt i odkręciłem fletner, ale ani krzty nie pomogło. Postanowiłem skakać. Rozpiąłem pasy i zacząłem wypychać się z kabiny, ale tutaj znowu natrafiłem na trudności; wraz z rosnącym pędem maszyny zaczęło mnie dokładnie „prasować" w kabinie. Byłem przyciskany do fotela aż do całkowitego znieruchomienia. Głowa prawie cała wystawała nad owiewkę, haubę zrywało mi z głowy. W pewnym momencie okulary i mikrofon pęd zerwał mi z twarzy. Ziemia — ciemne pasy i zielone pola — była coraz bliżej, a tu człowiek bezsilny, może tylko patrzeć. Spadałem z wysokości 4000 metrów...

Zacząłem krzyczeć, potem straszliwie kląć, potem modlić się i znowu kląć, obserwując zbliżającą się ziemię i czekając, kiedy nastąpi TO! Widziałem już gdzie mniej więcej spadnę: że to będzie las...

Wtem w położeniu maszyny zaczęła zachodzić pewna zmiana: zaczęła lekko przekręcać się w lewo. To mnie uratowało. Uczułem, że jakaś przemożna siła wyciąga mnie z samolotu, przegina w krzyżu na oprofilowaniu za głową i nagle wypadłem. Coś trzasnęło, szarpnęło mnie bardzo gwałtownie i na chwilę zamroczyło. Jak potem osądziłem — wypadłem z kabiny na jakichś 300 metrach, jeśli nie mniej. Najwięcej zaciekawiło mnie to, że w ogóle spadochronu nie otwierałem, a tymczasem na tle nieba rysowała się nade mną piękna, biała kopuła jedwabiu. Spadające obok mnie resztki pokrowca spadochronowego upewniły mnie, że pokrycie i zabezpieczające gumy zostały zdarte przez owiewkę, na której przeginał mnie pęd. Maszyna — moja cudowna 4 — wpadła właśnie do upatrzonego przeze mnie lasu: nastąpił wybuch, zaczęła się palić. Ja zaś zbliżyłem się na tyle do ziemi, że mogłem się przygotować do lądowania. Czułem się poturbowany i z oddychaniem było coś słabo. Przed dotknięciem ziemi podciągnąłem się jednak na rękach i z rozluźnionymi mięśniami bezwładnie opadłem do sosnowego zagajnika..." [5])

Tę dramatyczną przygodę przeżył ppor. Ferić nad Okuniewem. Tam też lądowali na postrzelonych maszynach pchor. Maciński i st. szer. Szope. Maciński daremnie oczekując przez 2 dni na pomoc techniczną, pozostawił samolot pod opieką miejscowego sołtysa, a sam ruszył na poszukiwanie eskadry, którą odnalazł dopiero 10 września na lotnisku Ostrożec koło Łucka.

Tak zakończyła się pierwsza wojenna niedziela 111 eskadry myśliwskiej. Jeszcze tej nocy rzut kołowy III/1 Dywizjonu odjechał na nowe lotnisko — Zaborów koło Leszna Warszawskiego. O świcie odleciały tam samoloty obu eskadr. Wojna toczyła się dalej...

JERZY PAWLAK

---

[1]) Stefan Łaszkiewicz — list do autora z 1971.

[2]) Sprawozdanie Dowództwa Brygady Pościgowej z walk w dniu 3 września 1939, Instytut Historyczny w Londynie, Komisja Likwidacyjna Aktów Lotnictwa nr L 31/4.IX.

[3]) Zdzisław Krasnodębski, Paliłem się dwukrotnie — „Tygodnik Powszechny", 1960.

[4]) Arsen Cebrzyński, relacja spisana w Lyon-Bron 21 marca 1940. Odpis w posiadaniu autora.

[5]) Mirosław Ferić, Pamiętnik Wojennego Pilota 111 Eskadry Myśliwskiej, fotokopia w Centralnej Bibliotece Wojskowej, Warszawa.

ASTRO

Historia rakietnictwa włoskiego ma już niemal 2100 lat. Najpierw były rzymskie rakietowe strzały ogniste. W 1280 Włosi użyli je przeciwko statkom piracim. W 1420 G. de Fontana opisał szczegółowo w „Księdze narzędzi wojennych" istniejące wtedy rakiety. Obecna nazwa rakieta wywodzi się od włoskiego słowa rocchetta — pręta stabilizującego lot ówczesnych rakiet. Ich opisy znajdują się też w kronikach włoskich z XIV w. Rakietami zajmował się również Leonardo da Vinci (1452—1519); zachował się nawet projekt jego rakiety. Znane są włoskie książki o rakietnictwie: V. Bringuccio (1540) i L. Collado (1592).

Ani w pierwszej, ani w drugiej wojnie światowej Włosi nie mieli własnej broni rakietowej. Prace z 1940—1941 wiodące do oblotu samolotu Caproni-Campini z napędem sprężarkowo-dyszowym nie miały nic wspólnego z silnikami odrzutowymi-rakietowymi lub turboodrzutowymi. Pierwsze wzmianki o niej pochodzą z drugiej połowy lat pięćdziesiątych. Były to: niekierowane lotnicze rakiety szturmowe AR-4 na paliwo ciekłe o masie całkowitej ok. 20 kg, duże rakiety artyleryjskie na paliwo stałe Airone o zasięgu 10 km, niekierowane rakiety klasy powietrze—powietrze lub powietrze—ziemia Orione, CS-1 i C7, a także kierowane rakiety przeciwlotnicze na paliwo ciekłe AR-14 i MR-27 o pułapie 18—20 km. Pierwsze rakiety seryjne, to MTG-C1-54 i 56 produkowane od 1957 z licencji szwajcarskiej (Oerlikon). Pracami rozwojowymi oraz produkcją zajmowała się wtedy wytwórnia Contraves Italiana z siedzibą w Rzymie.

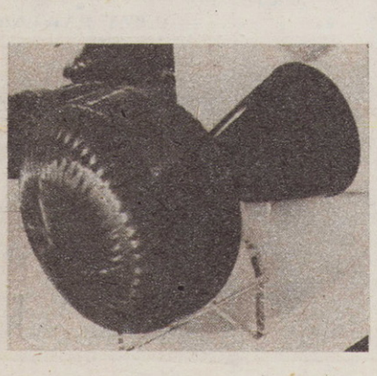
Wstęp ten ułatwi prześledzenie włoskiej drogi w kosmos.

Kosmodromy włoskie: 1 — na Sardynii, 2 — na Oceanie Indyjskim. Z lewej: włoska przewoźna stacja odbiorcza w ChRL. Z prawej: przekrój satelity San Marco D/L.

W 1962 została zorganizowana Europejska Organizacja Rozwoju Rakiet Nośnych (ELDO). Wśród 6 państw — założycieli były Włochy. Ta pierwsza próba państw zachodnioeuropejskich uniezależnienia się astronautyki USA nie powiodła się. W 1975 ELDO zostało przejęte przez Europejską Agencję Kosmiczną (ESA). Ale spore doświadczenia konstruktorskie, produkcyjne i startowe zebrano. Podobnie stało się w 1975 z Europejską Organizacją Badań Kosmicznych (ESRO), utworzoną w 1964 z udziałem 10 państw, w tym Włoch. W tak powstałej ESA Włochy odgrywają stale rosnącą rolę, podobnie jak w Komitecie Badania Przestrzeni Kosmicznej (COSPAR), Międzynarodowej Akademii Astronautycznej (IAA), Międzynarodowej Federacji Astronautycznej (IAF) i w wielu przemysłowych przedsiębiorstwach wyspecjalizowanych o zasięgu międzynarodowym.

Astronautyką włoską kierują: Komisja Badań Problemów Kosmicznych oraz Centrum Badań Lotniczo-Kosmicznych. W publikacjach zachodnioeuropejskich od niedawna występuje w przekładzie obcojęzycznym nazwa Włoska Agencja Kosmiczna (Agenzia Spaziale Italiana — ASI) lub Narodowe Centrum Kosmiczne. Działalność jest koordynowana z programami Narodowej Rady ds. Badań (CNR). ASI miała powstać w końcu 1986 zatrudniając 150 osób.

Włoski Narodowy Plan Kosmiczny jest korygowany na bieżąco i ma zmienne przedziały czasowe. Do 1982 był to plan dwuletni. Po korekcie w 1981 — drugi plan miał obejmować lata 1982—1986 lecz skorygowany trzeci plan objął lata 1984—1988. Należy jednak dodać, że katastrofa amerykańskiego samolotu kosmicznego Challenger w styczniu 1986 (i brak dotąd jego następcy) pokrzyżował plany także włoskiej astronautyki w 1986, 1987 i zapewne w następnych latach. Do 1988 były one oparte na Space Shuttle, do 1989 na nim lub rakiecie Ariane. Dotyczy to oczywiście również programów realizowanych we współpracy z USA i innymi państwami.



Organizacja włoskiego przemysłu kosmicznego składa się od 1982—1983 z Grupy Finansowej z organizacjami: Setemer (prywatna), Bastogi Sistemi (prywatna), EFIM (państwowa), Montedison (prywatna), IRI (państwowa) z podgrupą SI-EL (Bastogi S) oraz Finmeccanica i STET (IRI). Grupę przemysłową stanowią firmy: FIAR, Laben, Ote, Galileo, SNIA Viscosa, BPD Defesa Spazio, Aeritalia, Selenia, Italtel, Sirti, Italcable, Telespazio, RAI, GTE Telecom., Contraves Ital., CRA, Institut Nobile, Italspazio, SNIA-BPD, Selenia Spazio. Poza tym — kilkanaście mniejszych firm.

Specjalizacja produkcyjna: Selenia Spazio — satelity i stacje łączności satelitarnej; Aeritalia — satelity badawcze i inne systemy kosmiczne; Telespazio — określanie i użytkowanie systemów łączności kosmicznej; Italspazio — wyposażenie kosmiczne, SNIA-BPD — napędy kosmiczne.

Zjednoczenia Italspazio i SNIA-BPD są oparte na grupach finansowych prywatnych, Selenia Spazio — państwowych (Aeritalia ma udział — 25%, Selenia — 60%, Italtel — 15%). GTE Telecom ma powiązania z międzynarodową korporacją GTE Int. Co. w USA, Contraves Ital. ze szwajcarską Contraves, zaś CRA z uniwersytetem w Rzymie, a Institut Nobile z uniwersytetem w Neapolu.

Specjalnością włoskiego przemysłu kosmicznego były na progu lat osiemdziesiątych pokładowe silniki odrzutowe różnego rodzaju do satelitów, silniki o względnie dużym ciągu wystarczającym do napędu rakiet nośnych oraz duże naziemne stacje satelitarne dla systemu Intelsat z antenami średnicy 24—30 m i małe przewoźne z antenami 2,5—5 m (2,5—2,7 GHz) o masie 80—120 kg, także zasilane energią słoneczną (40—50 W). Dla Arabsatu, Insatu, ESA. Doszły do nich różne zespoły stosowane w satelitach ESA, francuskich, amerykańskich, nawet w brazylijskim oraz próbnikach Giotto czy Venus Mapper.

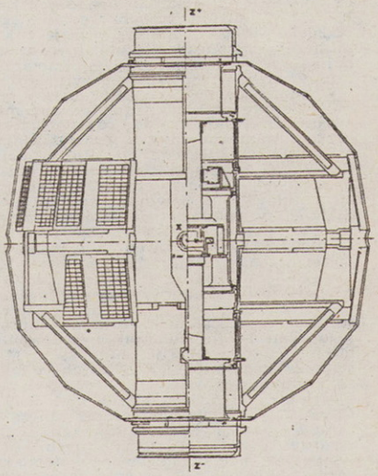
SNIA BPD dąży od 1986 do zastąpienia amerykańskich rakiet nośnych Scout na poligonie San Marco tanimi krajowymi SB-7 o masie startowej 50 Mg.

Na lot na pokładzie samolotu kosmicznego USA oczekuje kandydat na pierwszego astronautę włoskiego — pilot lotnictwa wojskowego przeszkolony w NASA. Miał polecieć w 1987 jako operator ładunku (TSS).

W ramach ESA specjaliści włoscy współdziałali w tworzeniu kilkunastu zrealizowanych satelitów, próbników międzyplanetarnych oraz Spacelaba.

Włoskie satelity San Marco (1 do 4) były w latach 1964—1974 wynoszone amerykańskimi rakietami nośnymi Scout z kosmodromu morskiego (o czym dalej) służąc do badań atmosferycznych w obszarze równikowym. W 1968 został wyniesiony włoski satelita CTB do kontroli układów pokładowych rakiet nośnych i doświadczeń we współpracy z siecią pomiarową toru lotu zachodnioeuropejskich stacji śledzenia. Próba wyniesienia satelity włoskiego rakietą nośną Europa-1 w listopadzie 1968 była nieudana. Satelita nie wszedł na orbitę.

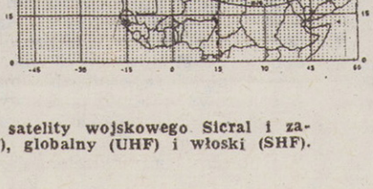
W 1977 włoski satelita łącznościowy Sirio-1 (12/30 GHz) został wprowadzony na orbitę amerykańską rakietą nośną Thorad-Delta. Zbudowano wówczas we Włoszech 3 naziemne stacje satelitarne dla Sirio. Mało znana jest współpraca Włoch i ChRL w eksperymentach łącznościowych w pasmie 11—18 GHz poprzez satelitę Sirio-1. Satelita ustawiony na pozycji 15°E został w 1983 przesunięty na pozycję 65°E. W eksperymencie wzięły udział: stacje satelitarne w Fucino (od 1984 działa tu stacja Inmarsatu) i Lario, uniwersytet w Pizie, centrum badawcze łączności kosmicznej politechniki w Mediolanie. Małą naziemną stację włoską Telespazio z anteną o średnicy 3 m i wzmacniaczem 100 W ustawiono pod Pekinem. Zrealizowany w 1982 włoski

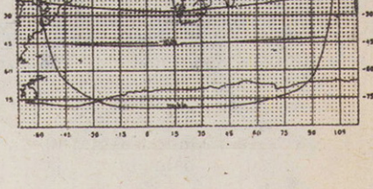


program budowy satelity Sirio-2 służącego jako przekaźnik (atomowych wzorców częstotliwości i do przekazywania danych meteorologicznych) zakończył się jednak niepomyślnie. Zawiodła we wrześniu 1982 rakieta Ariane.

Satelita San Marco D/L, powstający od 1979 na uniwersytecie w Rzymie pod kierunkiem prof. Luigi Broglio z CNA (Centrum Badań Lotniczo-Kosmicznych) ma mieć masę ok. 240 kg, orbitę 290 x 800 km i żywotność 1,5 roku. Przeznaczenie: badania zjawisk energetycznych w górnej atmosferze ziemskiej przyrządami z Włoch, W. Brytanii i USA. Szczególnie cząstek naładowanych oraz zjawisk luminescencyjnych. Miał być pierwszym satelitą na orbicie wyposażonym próbnie w generator z ogniwami fotowoltaicznymi z arsenku galu GaAs (sprawność na orbicie 13,6%) na folii 1-mikrometrowej z USA, obok ogniw krzemowych. Miał wystartować w 1983 z kosmodromu San Marco w rakiecie Scout, potem w 1986 w Space Shuttle, obecnie mówi się o 1988—1999.

Od połowy 1983 jest opracowy-



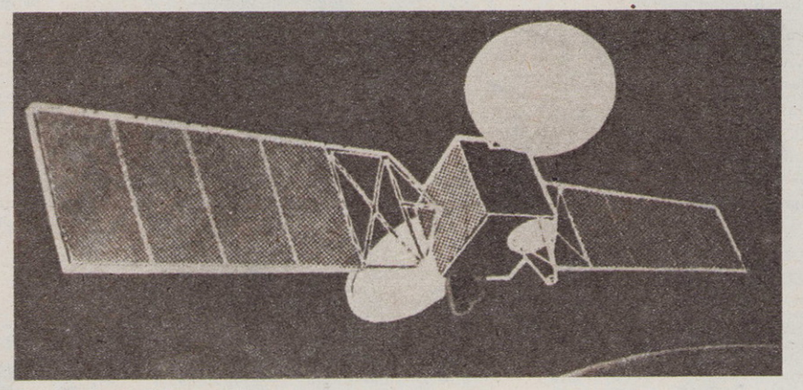


Stopień napędowy IRIS (z lewej) oraz projekt satelity wojskowego Sicral i zasięgi jego działania (od lewej): europejski (SHF), globalny (UHF) i włoski (SHF). Rozpiętość płyt baterii słonecznych — ok. 21 m.

ONAUTYKA WŁOSKA

wany wspólnie z NASA aeronomiczny satelita naukowy na uwięzi TSS (patrz SP nr 48/1986), a od końca 1983 — rentgenowski satelita astronomiczny SAX (Satelliti Astronomiche X), przy współpracy Holandii i USA. SAX przewidziany do startu w 1987 (obecnie 1989/1990) miał wykorzystać włoski stopień napędowy po uprzednim — już nieaktualnym — sprawdzeniu go w 1986 z geodezyjnym satelitą amerykańskim Lageos-2. Szczegóły w SP nr 22/1986, gdzie też został opisany włoski satelita łącznościowy 1988 Italsat-1.

Łącznościowy satelita wojskowy Sicral (Sistima Italiano Comunicazioni Riservate Allarmi) projektowany od 1979 w centrum doradczym ds. badań włoskiego lotnictwa wojskowego Ricarcaereo i rozwijany od 1984—1984 ma służyć w okresie pokojowym i kryzysowym obronie cywilnej, siłom zbrojnym (lotnictwo, marynarka, armia lądowa), policji (karabinierzy), policji skarbowej itd. Łączność: telefoniczna, fototelegraficzna, dane informatyczne i telewizja z obiektami stałymi i ruchomymi wyposażonymi w anteny o średnicy 0,6—2,5 m na częstotliwości 12—14 GHz dla obrony cywilnej oraz 7—8 GHz dla łączności państwowej i wojskowej. Satelita Sicral ustawiony na orbicie geostacjonarnej 22°E ma obsługiwać Włochy, basen Morza Śródziemnego



Satelita łącznościowy Italsat.

i Północny Atlantyk oraz mieć w polu widzenia Europę, Afrykę, Azję włącznie z oceanami Atlantyckim i Indyjskim. Żywotność satelity 7 lat.

Satelita Sarit (Satelliti Radiotelevise Italiana) rozwijany od 1985 dla telewizji bezpośredniego przekazu miał uzupełnić satelity regionalne ESA L-Sat, obsługując w paśmie 12 GHz terytorium Włoch na 3 kanałach. Masa 1500—1600 kg.

IRIS (Italian Research Interim Stage) — stopień napędowy do wprowadzania na orbitę wyniesionych w Space Shuttle satelitów geostacjonarnych o masie użytecznej 600—950 kg. Był przewidziany do 15—20 lotów w samolocie kosmicznym oraz w odmianie dla rakiety nośnej Ariane-3 i 4. Powstaje w Aeritalia we współpracy z BPD Defesa Spazio FIAR, Laben, CNS, Selenia i Microtecnica. Stabilizacja obrotowa (40—100 obr/min), masa całkowita 1721 kg, w tym 1574 kg paliwa. Impuls całkowity 4490 kN w 79 s. W silniku mają być wykorzystane kompozyty kewlarowo-epoksydowe i elastomery kauczukowe (R 154). Paliwo stałe w rodzaju Flexadyne (polibutadien). Był to pierwszy w Europie Zachodniej silnik budowany w technologii amerykańskiej „end burning" pod kierunkiem prof. C. Bongiorno, dyrektora Instytutu Napędów Kosmicznych Szkoły Techniki Lotniczo-Kosmicznej w Rzymie.

Gdy zabrakło samolotów kosmicznych USA do wynoszenia satelitów nastąpiła kolejna korekta planu astronautyki włoskiej, a także pod kątem realności finansowej samodzielnego rozwijania projektów przyszłościowych, w tym we współpracy z USA (np. program Spacehab).

Rok 1987 zaznaczył się więc zwiększonym udziałem Włoch w przyszłych programach ESA. Satelity łącznościowe drugiej generacji Eutelsat-2 współtworzone przez Aeritalię (jeden z sześciu zespołów wiodących), mają wykorzystać platformę kosmiczną Spacebus-100.

W realizowanych programach ESA udział Włoch wynosi (faza wstępna/faza rozwojowa) Hermes 11,1%/13—15%; Ariane — 14,5%/15%; Columbus — 21,8%/25%; DRS — 31%/0%. Przy Columbusie pracuje uniwersytet w Neapolu i Aeritalia (projektuje moduł ciśnieniowy). Dodajmy, że DRS, to geostacjonarny satelita przekaźnikowy (Data Relay Satellite) dla Hermesa i Columbusa pracujący od 1995 w paśmie S i Ka oraz współpracujący z istniejącymi systemami łączności satelitarnej TDRS z USA i projektowanym na 1995 japońskim JTDRS. Wyróżnia się laserem CO_2 (10,6 mikrometra). Szczegóły w SP nr 6/1987. O pozostałych wymienionych programach, jak Hermes itd. też już pisaliśmy. Dla ogólnego zorientowania o udziale Włoch w realizacji tych programów warto podać, że np. Francja i RFN mają wkłady po 30%.

Aktualny udział Włoch w międzynarodowej współpracy w ramach zastosowań przemysłowych astronautyki Intospace wynosi porównawczo: Włochy — 26,5% (z udziałem 15 organizacji przemysłowych), RFN — 45,7% (44 organizacje przemysłowe).

Telewizja włoska RAI miała od maja 1987 korzystać z nowej sieci telewizyjnej bezpośredniego przekazu ASTRA z antenami średnicy 0,5—0,75 m poprzez satelity Luksemburg-1 oraz Intelsat-5. Ma zakupione łącza w L-Satach, a tworzony prywatny system upowszechniania telewizji kosmicznej posłuży pokryciu zasięgiem wieloprogramowym całych Włoch. Jeśli tylko zostaną rozwiązane problemy pozatechniczne, przede wszystkim finansowe.

Naziemne stacje satelitarne znajdują się w Fucino (Centrum im. Piero Fanti z 14 stacjami, w tym od 1984 również systemu Inmarsat) odległym 120 km od Rzymu, w Lario (ośrodek Telespazio) odległym 100 km od Mediolanu, we Frascati (centrum teledetekcji ESA we Włoszech ESRIN) odległym 40 km od Rzymu oraz nowy ośrodek Telespazio na Sycylii.

Na krótki opis zasługuje mały włoski kosmodrom znajdujący się w Salto-di-Quirra na Sardynii. Jego współrzędne geograficzne, to 40°N i 9,5°E. Stąd startują rakiety sondażowe i badawcze, m.in. Skylark.

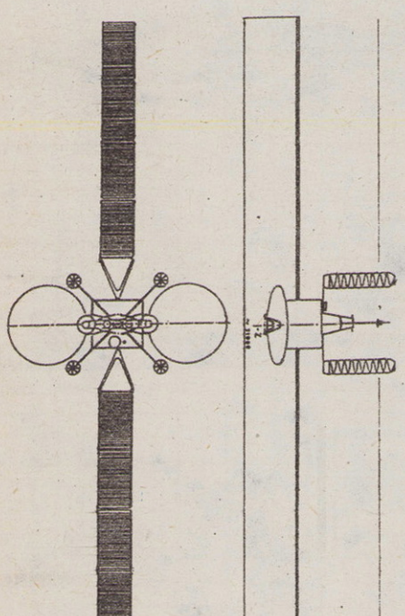
Bardzo oryginalny kosmodrom morski San Marco znajduje się na Oceanie Indyjskim, na zalewie Formosa, 5 km od brzegów Kenii. Jego współrzędne, geograficzne, to 2°57'S i 40°13'E. Powstał w 1964 i był użytkowany w latach 1965—1975 do wynoszenia satelitów San Marco oraz małych satelitów amerykańskich i Ariel z W. Brytanii. Stosowano amerykańskie rakiety nośne Scout. Kosmodrom składał się z dwóch dawnych platform wiertniczych

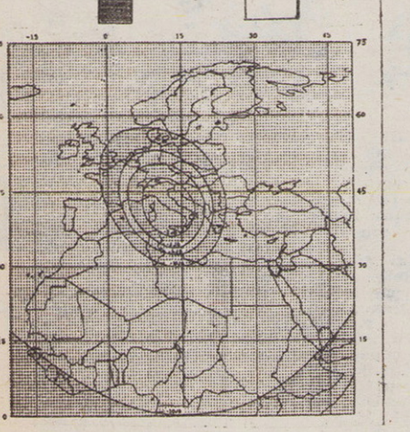
Indywidualny zespół odbiorczy telewizji kosmicznej RAI (wyżej) oraz naziemna stacja satelitarna w Lario.

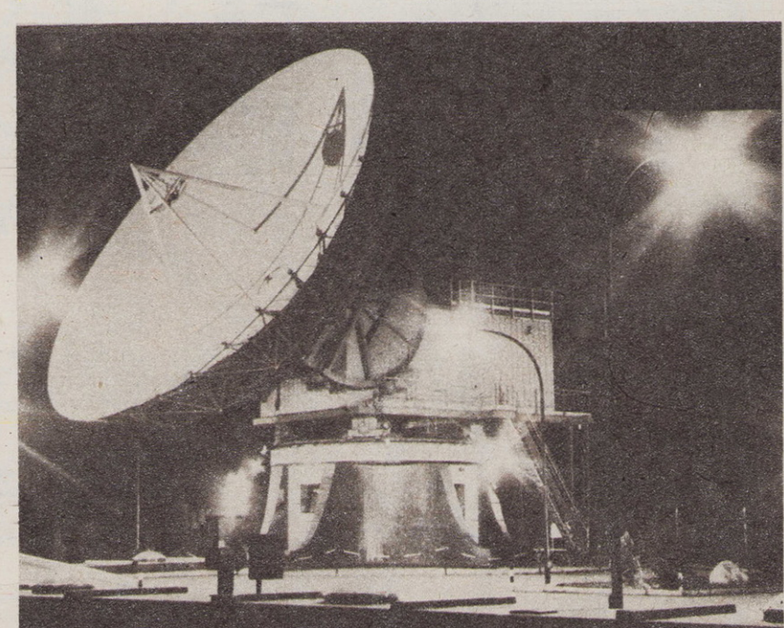
ustawionych na dnie morskim, odległych ok. 500 m i połączonych 23 kablami podwodnymi. Na jednej z nich San Marco znajdowało się stanowisko startowe oraz klimatyzowany obiekt montażowo-kontrolny długości 36 m. Platforma ma 90 m długości i wspiera się na stalowych oporach długości 20 m wysuwanych do położenia startowego. Druga przebudowana platforma wiertnicza Santa Rita była wyposażona w stanowisko dowodzenia i stację śledzenia.

Kosmodrom San Marco od niedawna znów powraca na łamy prasy fachowej. Może czeka go druga młodość? **(JW)**

Zdjęcia i rysunki: SP i „Air et Cosmos".







SAMOLOTY USA

Tekst i rysunek:
WOJCIECH J. GAWRYCH
Zdjęcia:
archiwum autora

W drugim odcinku cyklu przedstawione zostały schematy kamuflażu samolotów amerykańskiej marynarki wojennej w latach 1940—1945. Oznakowania, stanowiące w szerokim znaczeniu tego pojęcia obszerny temat, będą tematem odrębnych opracowań.

Podane niżej daty, w jakich stosowano poszczególne schematy kamuflażu, odnoszą się do zmian, wprowadzanych na liniach produkcyjnych wytwórni lotniczych, bowiem w praktyce — z wyjątkiem zmian schematu 1 na 2 — samoloty US Navy znajdujące się w jednostkach bojowych nie były przemalowywane; oznacza to, że samoloty tej samej jednostki w jednym czasie mogły być malowane na różne sposoby w zależności od daty produkcji poszczególnych egzemplarzy.

SCHEMAT 1 — jasny szary matowy na wszystkich powierzchniach samolotu.
Stosowany: od 30 grudnia 1940 do 13 października 1941.

Był to pierwszy schemat kamuflażu, opracowany specjalnie dla samolotów pokładowych. Wszystkie powierzchnie zewnętrzne samolotu pomalowane były farbą jasnoszarą matową (M-485 Non-Specular Light Gray). W jej skład wchodziły następujące pigmenty: tlenek tytanu (biały), siena palona (pomarańczowo-brązowy), sadza lampowa (czarny). Farba ta miała odcień bardzo jasny szary naturalny; niewielki dodatek sieny palonej miał za zadanie neutralizować lekko niebieskawy odcień tlenku tytanu — w celu uzyskania rzeczywiście neutralnej szarości. Współczesnym wzorcem omawianej farby jest FS 36440, a jej najbliższym odpowiednikiem modelarskim — Humbrol HT.2.

SCHEMAT 2 — niebieskoszary/jasnoszary.

Stosowany: od 30 grudnia 1940 do 1 lutego 1943 na samolotach patrolowych oraz samolotach pływakowych i łodziach latających, nie bazujących na okrętach; od 13 października 1941 do 1 lutego 1943 na samolotach pokładowych; od 26 grudnia 1941 do 1 lutego 1943 na innych samolotach bazujących na lądzie.

Był to podstawowy schemat malowania samolotów amerykańskiej marynarki wojennej w początkowym okresie wojny. Powierzchnie górne w całości, a powierzchnie dolne skrzydeł zewnętrznych składanych do góry w samolotach pokładowych — malowano farbą niebieskoszarą matową (M-485 Non-Specular Blue-Gray), a pozostałe powierzchnie — farbą jasnoszarą matową, stosowaną w schemacie 1, omówionym wcześniej. Linie podziału barw uzyskiwano poprzez płynne faliste przenikanie farb, nakładanych malowaniem natryskowym. Z uwagi na brak szczegółowych instrukcji w tej sprawie, występowały znaczne różnice, zarówno pomiędzy samolotami fabrycznie nowymi, jak również samolotami przemalowanymi, malowanymi uprzednio zgodnie ze schematem 1.

Nową farba niebieskoszara była mieszaniną błękitu pruskiego, tlenku tytanu, bieli antymonowej i czerni lampowej — w wyniku otrzymano naturalny odcień niebieski. Wzorcem barwy jest FS 35189, a jej odpowiednikiem modelarskim — 2 cz. HU.5 + 1 cz. HF.2.

SCHEMAT 3 — podstawowy trójbarwny schemat matowy.

Stosowany: od 1 lutego 1943 do 22 marca 1944 na myśliwcach pokładowych; od 1 lutego 1943 do 7 października 1944 na pozostałych samolotach pokładowych oraz morskich i lądowych samolotach transportowych i pomocniczych wielozadaniowych; od 1 lutego 1943 do 30 grudnia 1944 na samolotach patrolowych, operujących z baz lądowych; od 1 lutego 1943 do końca wojny na pozostałych samolotach patrolowych i obserwacyjnych.

W skład podstawowego schematu kamuflażu samolotów amerykańskiej marynarki wojennej środkowego okresu wojny wchodziły następujące barwy: ciemny granatowy morski matowy (ANA 607 Non-Specular Sea Blue) na grzbiecie kadłuba, krawędziach natarcia skrzydeł i usterzenia poziomego; ciemny granatowy morski półmatowy (ANA 606 Semi-Gloss Sea Blue) na górnych powierzchniach skrzydeł i usterzenia poziomego (była to półmatowa odmiana farby ANA 607); szaroniebieski matowy (ANA 608 Non-Specular Intermediate Blue) na bokach kadłuba i usterzeniu pionowym; biały matowy (ANA 601 Insignia White) na dolnych powierzchniach skrzydeł, usterzenia poziomego i kadłuba, w tym boczne powierzchnie kadłuba w cieniu skrzydeł i usterzenia poziomego.

Od 22 marca 1944 w niektórych przypadkach samoloty malowane zgodnie z omówionym wyżej podstawowym matowym schematem trójbarwnym spotkać można było w jego odmianie błyszczącej, uzyskanej prawdopodobnie poprzez pokrycie powierzchni lakierem błyszczącym (ANA 608) z pozostawieniem matowych powierzchni przeciwodblaskowych przed kabiną pilota.

Wzorce i odpowiedniki modelarskie: ANA 607 — FS 35042; ANA 606 — FS 25042; w obu przypadkach 1 cz. HU.4 + 1 cz. HS 209 oraz odpowiednio lakier matowy i półmatowy; ANA 608 — FS 35164 i Humbrol HU.16; ANA 601 — FS 37875 i Humbrol USN.6 lub nr 34.

SCHEMAT 4 — kamuflaż p.o.p.

Stosowany: od ok. 25 czerwca 1944 do końca wojny.

Schemat ten występował w dwóch odmianach; w odmianie pierwszej górne powierzchnie malowano farbą szarą matową (ANA 621 Dark Gull Gray), powierzchnie boczne — jasną szarą matową (ANA 620 Light Gull Gray), będącą następcą farby jasnoszarej matowej w schemacie 1 i 2, oraz białą błyszczącą (ANA 511 Glossy Insignia White) na powierzchniach dolnych; w odmianie drugiej farba ANA 620 na bokach kadłuba zastąpiona była farbą białą matową (ANA 601 Non-Specular Insignia White).

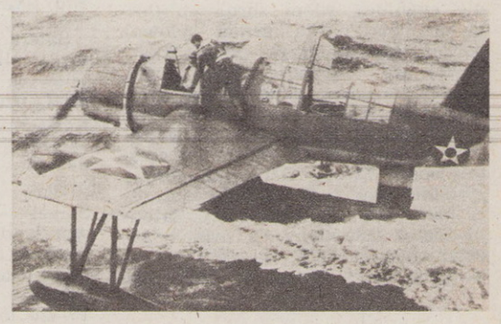
Wzorce i odpowiedniki modelarskie: ANA 621 — FS 36231 i Humbrol HU.25, ANA 620 — FS 36440 i HT.2 ANA 511 — FS 17875 i Humbrol nr 22, ANA 601 — FS 37875 i Humbrol USN.6 lub nr 34.

SCHEMAT 5 — ciemnogranatowy morski na wszystkich powierzchniach.

Stosowany: od 22 marca 1944 do końca wojny na myśliwcach pokładowych; od 7 października 1944 do końca wojny na pozostałych samolotach pokładowych; od 30 grudnia 1944 do końca wojny na samolotach patrolowych, operujących z baz lądowych.

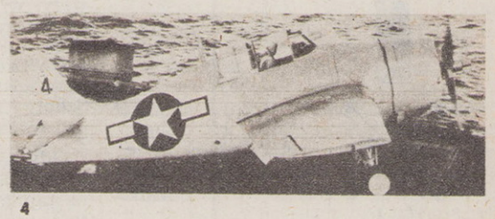
Samoloty pokładowe malowano na wszystkich powierzchniach farbą ciemnogranatową morską błyszczącą (ANA 623 Glossy Sea Blue) z wyjątkiem powierzchni przeciwodblaskowych przed kabiną pilota, malowanych farbą ciemnogranatową morską matową (ANA 607) — najczęściej na samolotach F4U Corsair, rzadko na innych; na samolotach patrolowych skrzydła i usterzenie poziome malowano farbą ciemnogranatową morską półmatową (ANA 606), a pozostałe powierzchnie — matową (ANA 607). Wzorcem farby ANA 623 jest FS 15042, a jej odpowiednikiem — 1 cz. HU.4 + 1 cz. HS.209 i lakier błyszczący.

1

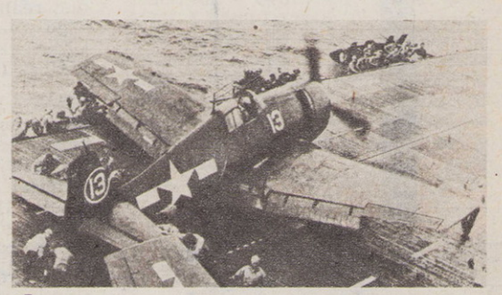


2

3

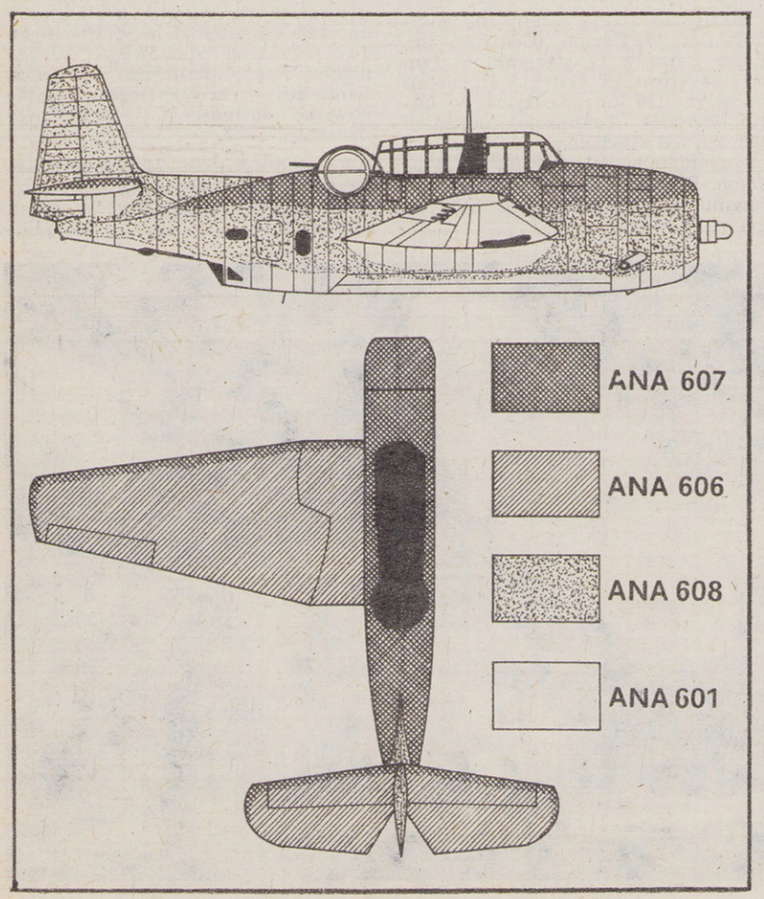


4

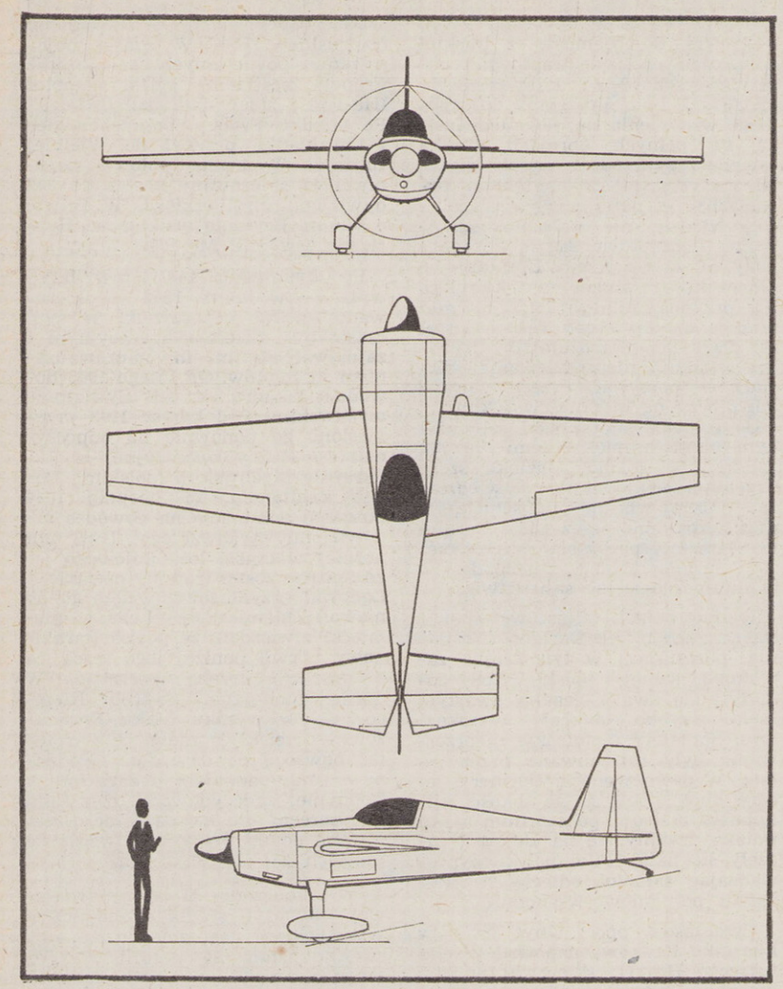


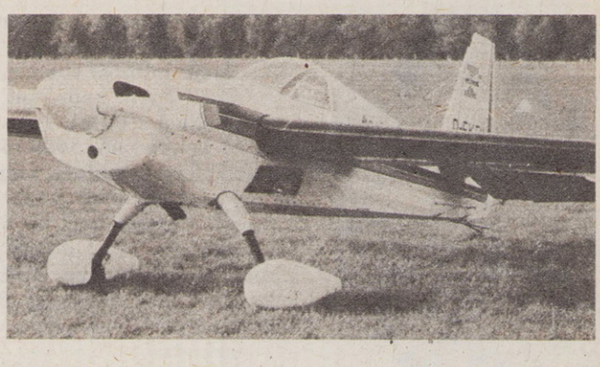
5

1. Douglas SBD-3 Dauntless (nr fabr. 4532) pomalowany farbą jasnoszarą matową na wszystkich powierzchniach zewnętrznych, zgodnie ze schematem 1. 2. Vought OS2U-1 Kingfisher (nr fabr. 1697) z 1 dywizjonu obserwacyjnego (VO-1) marynarki wojennej, stacjonujący na pancerniku USS Arizona; kamuflaż dwubarwny (niebieskoszary/jasnoszary); zdjęcie z końca 1941. 3. Samolot bombowy Curtiss SB2C-1C Helldiver z 20 dywizjonu bombowego (VB-20) marynarki wojennej w podstawowym trójbarwnym kamuflażu; zdjęcie z 21 grudnia 1943. 4. General Motors FM-1 Wildcat, pomalowany zgodnie z drugą odmianą kamuflażu p. o. p., wprowadzoną w czerwcu 1944 na samolotach zwalczających okręty podwodne na Atlantyku. 5. Grumman F6F-5N Hellcat z 41 nocnego dywizjonu myśliwskiego marynarki wojennej (VFN-41) na lotniskowcu USS Independence w końcu 1944; samolot pomalowany całkowicie farbą ciemną granatową morską błyszczącą.



Trójbarwny kamuflaż, malowany fabrycznie od 1 lutego 1943 do 7 października 1944 na samolotach bombowych TBM Avenger;
ANA 607 — ciemny granatowy morski matowy;
ANA 606 — ciemny granatowy morski półmatowy;
ANA 608 — szaroniebieski matowy;
ANA 601 — biały matowy.



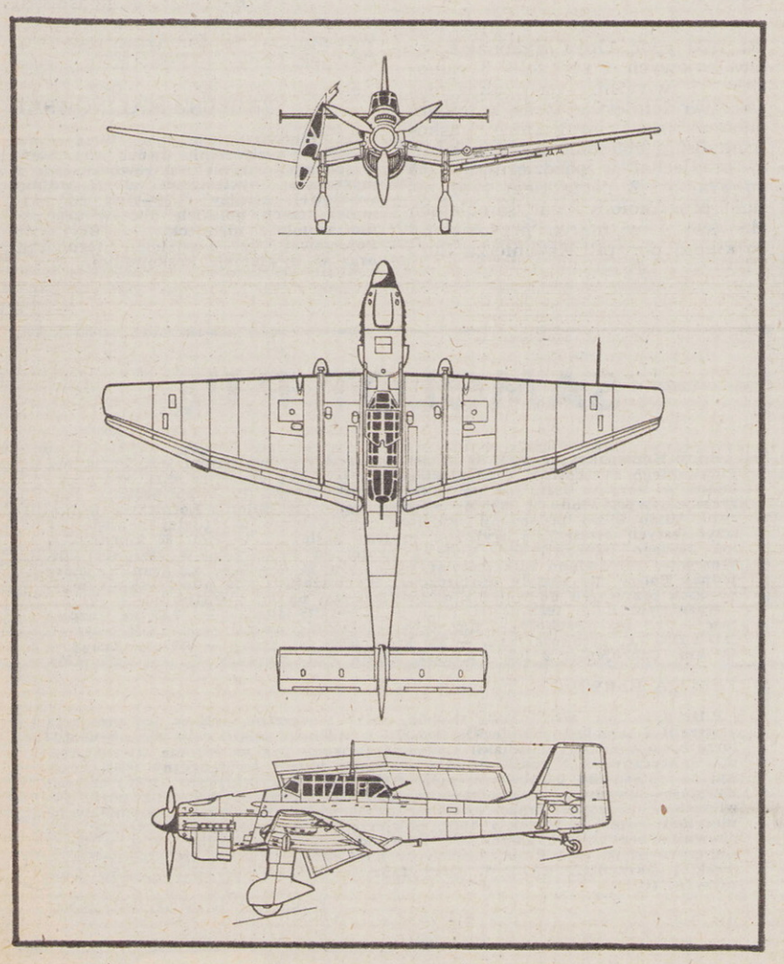


SAMOLOT AKROBACYJNY EXTRA 230

Zakład Extra Flugzeugbau GmbH w Dinslaken (RFN) zbudował nowy akrobacyjny samolot Extra 230 skonstruowany na nieco innych zasadach niż znane samoloty: CAP 21, Laser, Zlin 50L, Pitts i Su-26M. Odznacza się m.in. dobrą zwrotnością i sterownością również w stanach pozakrytycznych. Dla zapewnienia symetrii akrobacji w płaszczyźnie pionowej zastosowano układ średniopłata o konstrukcji mieszanej, ze skrzydłem wolnonośnym o profilu symetrycznym i zbiornikiem paliwa w kadłubie, w pobliżu środka ciężkości samolotu (pod fotelem pilota), w celu zmniejszenia momentów bezwładności samolotu. Extra 230, przy stosunkowo małej masie własnej i niewielkiej mocy silnika, ma dużą prędkość wznoszenia, krótki start i dużą prędkość maksymalną oraz dopuszcza bardzo wysokie współczynniki przeciążenia. Małą masę własną uzyskano rezygnując z komfortu pilota (nieregulowany drewniany fotel pilota i pedały; nadmierny hałas stosowania słuchawek tłumiących itp.). W wyniku prób wytwórnia ocenia samolot jako najlepszy z akrobacyjnych samolotów oferowanych na rynku światowym. Cena 210 000 marek. Dotychczas sprzedano 14 samolotów, w tym 6 do USA. Produkuje się je w ramach kooperacji z Rhein Flugzeugbau, która wykonuje skrzydło.

Extra 230 ma napęd ciągnący, konwencjonalne usterzenia usztywnione względem siebie cięgnami oraz stałe podwozie z tylnym kółkiem. Skrzydło o obrysie trapezowym bez skosu i wzniosu: MA 15S u nasady i MA 12S na końcach, konstrukcja drewniana 1-dźwigarowa. Stosounkowo małe lotki. Kadłub, z rur stalowych spawanych, pokryto płótnem, zaś w częściach bardziej eksponowanych blachą aluminiową. Kabina nakryta jest 1-częściową osłoną o dobrej widoczności. Usterzenia o obrysach trapezowych, konstrukcji spawanej z rur o płaskich profilach, pokryte płótnem, dzielone na stateczniki i stery. Ster kierunku z odciążeniem rogowym, zaś wysokości z klapkami wyważającymi. Napęd: silnik tłokowy Lycoming AEIO-360 IE o mocy 147 kW z 2-łopatowym śmigłem. Paliwo 75 dm³. Podwozie główne z wolnonośnymi goleniami, z kołami w owiewkach. Bardzo małe kółko tylne bez urządzenia ustawiającego przed lądowaniem. W 1987 ma być opracowana 2-miejscowa wersja z silnikiem o mocy 220 kW. **(K)**

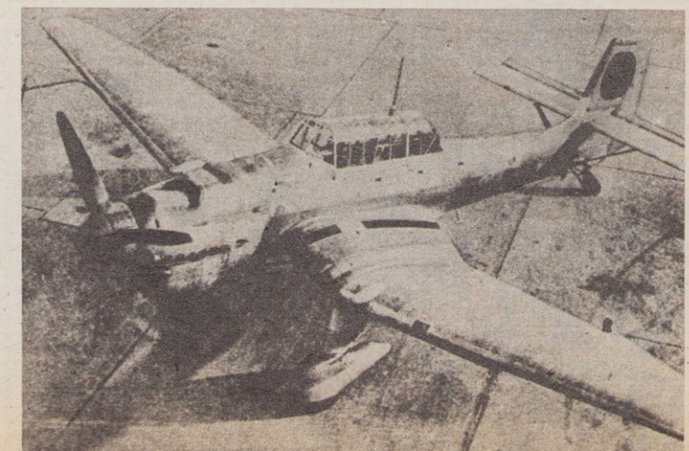
DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 7,4 m, długość — 5,82 m, wysokość — 1,73 m, powierzchnia skrzydeł — 8,73 m², wydłużenie — 6,3, rozstaw kół — 1,5 m, średnica śmigła — 1,9 m. **Masy:** własna — 440 kg, max. startowa — 599 kg, użyteczna — 159 kg; obciążenia: skrzydła — 68,6 km/m², mocy — 4,07 kg/kW. **Osiągi:** prędkości: max. — 407 km/h, podróżna — 296 km/h, wznoszenia — 15 m/s, przeciągnięcia — 72 km/h; rozbieg — 50 m; współczynniki przeciążania: ±10.



SAMOLOT POKŁADOWY JUNKERS JU-87 C/E

W ramach programu budowy lotniskowca Graf Zeppelin, w 1938 zdecydowano powierzyć zadanie pokładowego bombowca nurkującego wyspecjalizowanemu samolotowi Junkersowi Ju-87 produkowanemu wówczas seryjnie (zgodnie z poprzednimi założeniami rolę tę miał pełnić wielozadaniowy samolot pokładowy Fi-167 — SP nr 33/1987). Przystąpiono do modernizacji samolotu Ju-87B, nadając morskiej wersji oznaczenie Ju-87C. Wprowadzono składane do tyłu skrzydła o rozpiętości mniejszej o 0,6 m, hak do lądowania, zaczep do katapulty oraz odstrzeliwanie goleni podwozia dla zabezpieczenia samolotu przed kapotażem w razie przymusowego wodowania. Pozostałe zespoły samolotu, silnik i uzbrojenie pozostały bez zmian. Usunięto jedynie z goleni syreny, występujące w lądowych wersjach samolotu (patrz SP nr 1/1985). W marcu i kwietniu 1938 dwa Ju-87B wczesnej wersji zostały przerobione na prototypy Ju-87C, po czym wykonano 10 egzemplarzy serii próbnej C-0. Wcielono je do 4 Trägergruppe 186, specjalnej jednostki lotniskowcowej. Prawdopodobnie samoloty te zostały użyte w kampanii wrześniowej przeciw Polsce, razem z Ju-87B-1, również wchodzącymi w skład tej jednostki. Zamówioną serię 170 Ju-87-C-1 anulowano po wykonaniu niewielkiej ich liczby, z powodu przerwania prac nad lotniskowcem. Jednakże samolot Ju-87C-0 i Ju-87C-1 (odpowiadające wersji lądowej B-2) pozostały w służbie (prowadzono na nich doświadczenia i próby w związku z zastosowaniem na lotniskowcach), a 4 Trägergruppe 186, przemianowany na Stukgeschwader 186, zachowała swój dawny emblemat — uskrzydlony hełm na tle kotwicy. W 1942 sprawa budowy lotniskowca Graf Zeppelin ożyła i zakłady Junkersa podjęły prace nad nową wersją pokładową Ju-87E. Miała to być modyfikacja unowocześnionej wersji lądowej Ju-87D. Postanowiono zastosować te same elementy charakterystyczne dla wersji pokładowej co wersji Ju-87C. Przerobiono jeden egzemplarz Ju-87D-1 na Ju-87D-1/Lo, przystosowując go do przenoszenia torpedy. Jednocześnie zintensyfikowano próby na istniejących egzemplarzach Ju-86-C-0 i C-1 w celu udoskonalenia systemów startu z katapulty i skracania dobiegu. Jednakże w 1943 budowa Grafa Zeppelina została ostatecznie wstrzymana, a z nią i dalsze prace nad morską wersją Ju-87. Zamówienia na 115 samolotów pokładowych Ju-87-E-1 anulowano. **(J.S.)**

DANE TECHNICZNE Ju-87 (890 kW). Wymiary: rozpiętość — 13,2 m (po złożeniu skrzydeł — 5,0 m), długość — 11,1 m, wysokość — 4,0 m. **Masy:** własna — 2710 kg, w locie — 4295 kg. **Osiągi:** prędkości: max. — 385 km/h, nurkowania — 650 km/h; pułap — 8000 m; zasięg (z bombami) — 600 km. **Na rysunku: Ju-87C-1; na zdjęciu: Ju-87C (prototyp).**



Był pierwszym pilotem myśliwskim w II wojnie światowej, który w jednym locie odniósł dwa zwycięstwa powietrzne. Jako ppor. pil. 121 eskadry myśliwskiej 2 Pułku Lotniczego w Krakowie, 1 września 1939 około 07:00, zestrzelił dwa samoloty niemieckie Do-17 w rejonie Olkusza. W 1940 walczył we Francji, uczestniczył w Bitwie o Wielką Brytanię. Był dowódcą 317 dywizjonu myśliwskiego Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii. Ogółem zestrzelił 5 samolotów niemieckich i 1 uszkodził.

Władysław GNYŚ

Urodził się w 1910 w małej wiosce Sarnów położonej około 50 km na południowy zachód od Warszawy. Jego ojciec i matka — Jan i Marianna Gnysiowie — założyli liczną rodzinę: mieli ośmioro dzieci. Był drugim dzieckiem — pod względem starszeństwa— wśród sióstr i braci. Stąd też od lat najmłodszych musiał wykonywać wiele prac w gospodarstwie. Obserwacja przyrody, a szczególnie ptaków zrodziły w nim zainteresowania do szybowania i wznoszenia się w powietrze.

Z początkiem 1931 powołany został do odbycia służby wojskowej w lotnictwie. Po dwuletniej nienagannej służbie, w 1933 otrzymał skierowanie do szkoły pilotów w Grudziądzu. Tegoż roku wykonał pierwszy skok ze spadochronem, a także przeleciał samolotem pod mostem w Toruniu. W 1934 po ukończeniu kursu myśliwskiego, jako kaprala pilota, skierowano go do eskadry 4 Pułku Lotniczego w Toruniu. Ćwiczył tam akrobację oraz elementy walki powietrznej. W 1935 przeniesiony został do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, w charakterze instruktora pilota. Jako wyróżniającego się instruktora wysłano w 1936 do Szkoły Podchorążych Lotnictwa dla podoficerów w Bydgoszczy. Po jej ukończeniu z wyróżnieniem w 1938 powrócił do Dęblina. Wiosną 1939 awansowano go do stopnia podporucznika pilota i w maju przydzielono do 121 eskadry myśliwskiej 2 Pułku Lotniczego w Krakowie. W czerwcu w grupie trzech oficerów wykonał lot nad Karpatami w celu rozpoznania wojsk niemieckich na terenie Czechosłowacji.

1 września 1939, około 07:00, wraz z dowódcą dywizjonu kpt. pil. Mieczysławem Medweckim wystartował z lądowiska Balice koło Krakowa. Gdy dołączył do samolotu P.11c dowódcy dywizjonu, na wysokości około 300 metrów, obaj piloci zostali ostrzelani z tyłu przez lecące samoloty niemieckie. Ppor. Gnyś wykonał ciasny zakręt w lewo i tym samym uniknął wiązki pocisków skierowanych w jego samolot. Ten nagły manewr spowodował zmniejszenie prędkości i obniżenie wysokości. Dopiero nad samą ziemią pilot polski wyprowadził P.11c i rozpoczął lot wznoszący. Po chwili stwierdził, że samolot kpt. Medweckiego kołysał się ze skrzydła na skrzydło i przypominał lot z pilotem rannym lub zabitym.

Po pewnym czasie, około 1 000 metrów niżej po lewej stronie, ppor. Gnyś zauważył trzy samoloty lecące w szyku na kierunku Kraków — Olkusz. Zbliżając się do nich rozpoznał je jako Dorniery, dwusilnikowe i dwustatecznikowe. Dwa z nich odłączyły się. Te postanowił atakować. Ogień ze swych karabinów maszynowych otworzył do samolotu lecącego nieco w tyle. Początkowo zauważył, że strzelec Dorniera strzelał do niego, ale po kilku seriach przerwał ogień. Lewy silnik samolotu niemieckiego zaczął lekko dymić. Gdy pilot polski wznosił się, samoloty niemieckie obniżały wysokość. Zapewne załogi Dorniérów postanowiły lotem koszącym, nad samą ziemią, stać się mało widzialnymi dla polskiego samolotu myśliwskiego.

Atakowany poprzednio Dornier ponownie ugodzony został pociskami z P.11c; ppor. Gdyś strzelał długimi, ale celnymi seriami. Strzelec Dorniera zamilkł; z niemieckiego samolotu zaczęły odpadać kawałki blachy. Ponieważ w czasie ataku polskiego pilota myśliwskiego Dorniery znajdowały się jeden obok drugiego — czyli z perspektywy kabiny częściowo nakładały się na siebie — oba samoloty mogły zostać trafione. Ostatnie pociski Polak skierował do Niemców z bliskiej odległości, po czym raptownie obniżył wysokość do kilkudziesięciu metrów. Z kolei przystąpił do szybkiego wznoszenia się; jego Jedenastka na pełnych obrotach silnika osiągnęła poprzednią wysokość. Pilot przeszukiwał dokoła obszar powietrzny; wypatrywał wśród pól i łąk. Nigdzie nie dostrzegł samolotów. Początkowo sądził, że schowały się za wzgórzem. Drobiazgowo przeszukując obszar na kierunku ich przypuszczalnego lotu, również niczego nie dostrzegł. Ten fakt stał się dla niego niezrozumiały. Czyżby tak szybko i niespodziewanie odleciały — pomyślał. Przecież stracił ich z oczu na kilkanaście sekund.

Co prawda pilot polski zauważył dym unoszący się z ziemi we wsi Żurada, w rejonie odcinka szosy Trzebinia — Olkusz, ale nie wiedział, że w tym właśnie miejscu leżały dwa zestrzelone przez niego Dorniery. Samoloty paliły się, jak również zabudowania jednego z gospodarstw znajdującego się w sąsiedztwie.

Według relacji miejscowej ludności z trzech trójek Dornierów ostatnią, pozostającą w tyle trójkę zaatakował samolot polski. Wtedy odłączyły się dwa i lecąc w zwartym szyku szybko obniżały wysokość lotu. Samoloty niemieckie nieprzerwanie były ostrzeliwane przez pilota. W pewnej chwili Dorniery, lecące obok siebie na wysokości kilkunastu metrów, po ostatnim ataku Polaka, zwaliły się na ziemię i zaczęły się palić. Pilot polski wyprowadzając samolot odleciał w kierunku południowo-wschodnim.

Tymczasem ppor. Gnyś lecąc w kierunku Krakowa napotkał przelatującego He-111; skierował w jego kierunku jedynie krótką serię, ponieważ skończyła się amunicja. Wracając na lądowisko Balice zauważył palący się samolot kpt. Medweckiego.

W okresie Wojny Obronnej Polski 1939 ppor. Gnyś wykonał 9 lotów bojowych i zestrzelił 3 samoloty. 17 września, na rozkaz dowództwa lotnictwa, wraz z innymi pilotami przeleciał granicę polsko-rumuńską. Podobnie jak inni lotnicy przyjechał w październiku 1939 do Francji. Z początkiem 1940 został przeszkolony na samolotach MS 406, a w marcu przydzielony do klucza por. pil. Kazimierza Bursztyna, który walczył w dywizjonie francuskim III/1. W czasie pojedynków powietrznych w obronie Francji zestrzelił jeden samolot (He-111) i jeden uszkodził (Me-109). Po upadku Francji, poprzez Algier i Casablankę przybył do Wielkiej Brytanii. W drugiej połowie sierpnia 1940 skierowany został do 302 dywizjonu myśliwskiego. W Bitwie o Wielką Brytanię walcząc na Hurricane zestrzelił Me-109.

Po wykonaniu 140 lotów bojowych — w lutym 1942 — skierowano go na odpoczynek. W tym czasie był oficerem operacyjnym i zajmował się m. in. naprowadzaniem samolotów. Od lutego 1943 dowodził eskadrą w 316 dywizjonie myśliwskim. Pod koniec 1943 przeniesiono go ponownie na odpoczynek do służby operacyjnej w 131 Skrzydle Myśliwskim (polskim). Będąc kapitanem, 25 sierpnia 1944 otrzymał nominację na dowódcę 317 dywizjonu myśliwskiego. Dwa dni później w czasie lotu bojowego jego Spitfire został trafiony pociskiem. Lądował przymusowo, wzięto go do niewoli niemieckiej. Lekarz niemiecki stwierdził, że pocisk karabinowy utkwił poniżej jego serca, że z operacją trzeba poczekać. W czasie zamieszania wśród Niemców — w wyniku ataku Francuzów — uciekł z niewoli. Wkrótce też powrócił do dywizjonu. Poddany został badaniom lekarskim w Londynie; zadecydowano, iż z kulą pod sercem nie można latać. Skierowano go do pracy w dowództwie Polskich Sił Powietrznych.

Po zakończeniu II wojny światowej ukończył studia ekonomiczne. Wyemigrował następnie do Kanady, gdzie na stałe się osiedlił. Wraz z żoną Barbarą wychował czterech synów. Kilkakrotnie odwiedzał Polskę. Należy do czynnych działaczy Polonii kanadyjskiej. Ma wiele odznaczeń, w tym Order Virtuti Militari. Żona Barbara, na podstawie relacji męża, opracowała książkę. Wydano ją w Londynie w 1981 (Władek Gnyś — First Kill).

TADEUSZ MALINOWSKI

PS. Pierwszeństwo ppor. Władysława Gnysia w zestrzeleniu dwóch samolotów w jednym locie nie jest równoznaczne z pierwszym zwycięstwem w II wojnie światowej. Między 06:30—07:00 co najmniej trzech polskich pilotów zestrzeliło samoloty niemieckie; w Brygadzie Pościgowej, w dywizjonie toruńskim oraz w dywizjonie krakowskim.

Szczątki jednego z Dornierów zestrzelonych w rejonie Olkusza

SAMOLOT P.11c

Biuro Konstrukcyjne PZL w Warszawie pod kierownictwem inż. Zygmunta Puławskiego opracowało z początkiem 1931 prototyp samolotu P.11, który oblatano w sierpniu 1931, już po śmierci konstruktora. P.11c po próbach fabrycznych wystawiono w 1934 na Międzynarodowym Salonie Lotniczym w Paryżu. Mimo kilku propozycji samolotu myśliwskiego w drugiej połowie lat trzydziestych ostatecznie wybrano projekt najlepszy — PZL 62 konstrukcji inż. Jerzego Dąbrowskiego. Budowę prototypu rozpoczęto w sierpniu 1939. Wcześniej zamówiono kilkadziesiąt samolotów myśliwskich za granicą, które jednak Polsce nie zostały dostarczone. We wrześniu 1939 piloci eskadr myśliwskich przystąpili do walki z nieprzyjacielem na P.7 i P.11c.

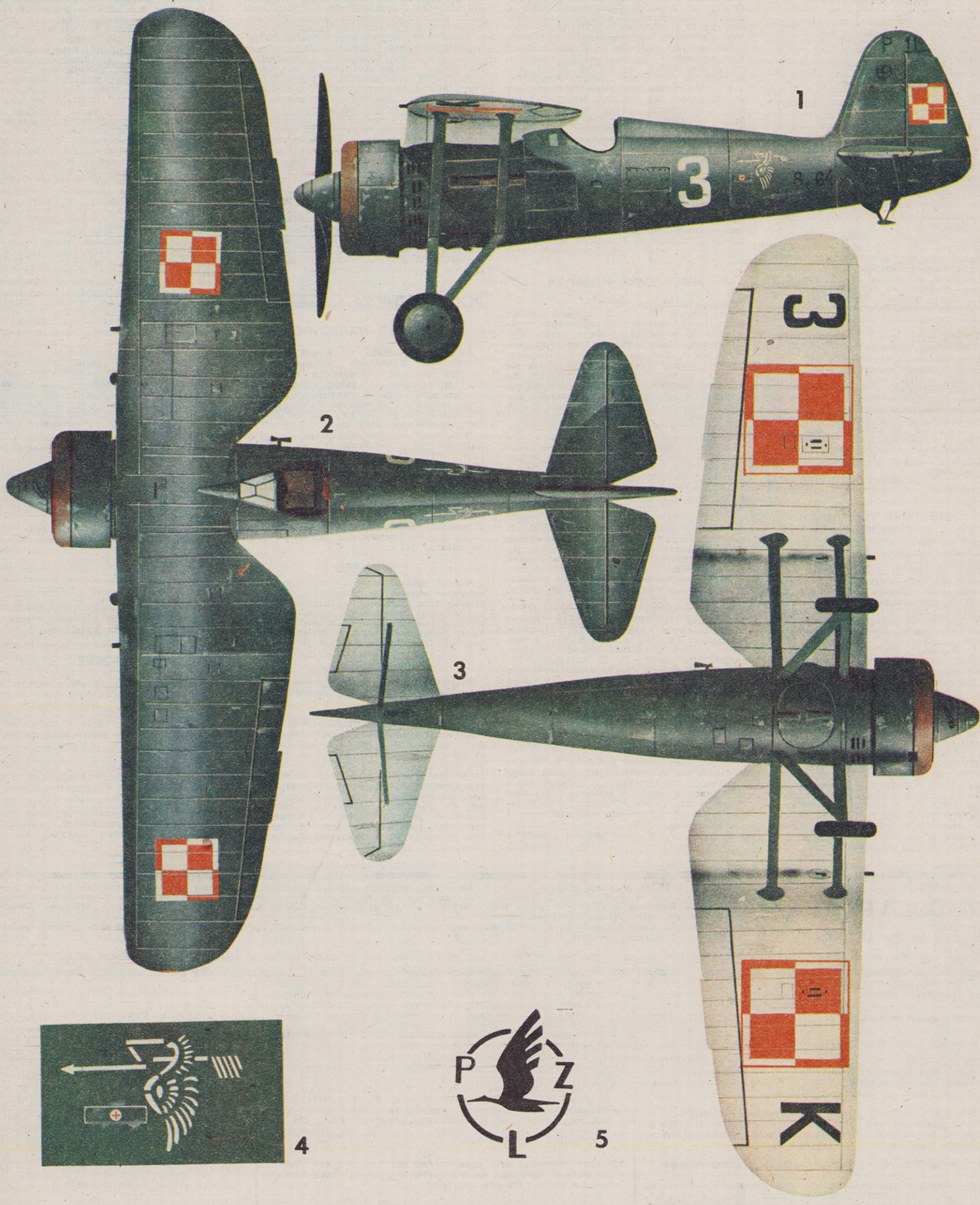
Ważniejsze dane techniczne P.11c z 1936—1937: długość — 7,55 m, rozpiętość — 10,7 m, wysokość — 2,85 m, powierzchnia nośna — 17,9 m²; masy — 1147 i 1590 kg, prędkość max. — 390 km/h (5000 m), pułap — 8000 m, zasięg — 800 km. Uzbrojenie: 2 lub 4 k.masz. Silnik PZL Mercury 475 kW (645 KM).

TABLICA BARWNA

P.11c ppor. pil. Władysława Gnysia, który 1 września 1939 w jednym locie zestrzelił 2 samoloty niemieckie (Do-17). 1. Widok z boku: cały kadłub w kolorze brązowozielonym (khaki) i ciemnoczerwony pas na osłonie silnika; numer taktyczny (3) i godło eskadry — białe; numer ewidencyjny (8.64) czarny; na stateczniku pionowym: napis P.11c oraz znak fabryczny (PZL) czarne; na sterze kierunku — szachownica biało-czerwona. 2. Widok z góry: powierzchnie skrzydeł brązowozielone; szachownice biało-czerwone malowane niesymetrycznie. 3. Widok z dołu: powierzchnie skrzydeł szaroniebieskie; szachownice bez białych kwadratów i obwódek; na skrzydłach: 3 i K w kolorze czarnym (K — 2 Pułk Lotniczy w Krakowie). 4. Godło 121 eskadry myśliwskiej (skrzydlaty grot). 5. Znak fabryczny Państwowych Zakładów Lotniczych. (t)

Rysował: RAFAŁ MICHNO

P.11c



Rafał Michno

LISTY

PROPOZYCJA

Droga Redakcjo!

W „Expressie Wieczornym" nr 119 z 22 czerwca 1987 znajduje się notatka „Społecznym sumptem stanie w Krakowie pomnik polskich lotników". Wzbudziła ona moje zaciekawienie, albowiem wydawało mi się, że lotnicy mają już swój pomnik. Z tego powodu chyba zbędne jest mnożenie pomników o tej tematyce — zwłaszcza że w Krakowie znajduje się obiekt bezpośrednio związany z lotnictwem polskim — Muzeum Lotnictwa i Astronautyki. Jest ono chyba najlepszą pamiątką mówiącą o czynach naszych lotników.

W końcowej części wspomnianej notatki przeczytałem, że: „Apel Komitetu Budowy Pomnika o pomoc (...) gotowe są wesprzeć m. in. kluby lotników polskich — uczestników II wojny światowej, które działają m. in. w Anglii, USA, Kanadzie..."

Moim zdaniem jest jeszcze czas, aby wycofać się z tej chybionej inwestycji. Należałoby uwagę społeczeństwa a także wyżej wspomnianych klubów, lotników zwrócić na pomoc MLiA, a nie na budowę pomnika, który po pierwszym okresie fety ulegnie zapomnieniu. Lepiej byłoby środki uzyskane od społeczeństwa przeznaczyć na restaurację samolotów historycznych — w nich zawarta jest cała droga polskich skrzydeł. Złotówki i dewizy przekazane MLiA zaprocentują materialnie (dla muzeum) i przez lepsze poznanie historii i dnia dzisiejszego lotnictwa (dla społeczeństwa). Cóż to byłaby za frajda obejrzeć samolot, o którym czytało się w literaturze lotniczej. Myślę, że Redakcja jako organ o zasięgu ogólnopolskim a nawet światowym, ma duże możliwości zwrócenia uwagi na ten problem Komitetowi Budowy Pomnika, zagranicznym klubom lotników polskich i społeczeństwu.

ROBERT KOBUSZEWSKI
Warszawa

SINGAPORE, TORNADO I WIKING

W SP nr 5/1987 w Lamusie ukazał się opis łodzi latającej Short Singapore. Chciałbym dodać, że wersja Mk.II (S-12) powstała w 1930. Trasa przelotu wokół Afryki, jakiego dokonała w latach 1927—1928 łódź Singapore I, miała długość 37 000 km. Singapore III miała powierzchnię nośną 170,4 m² i mogła zabierać do 900 kg bomb. Używana była m. in. do poszukiwania i zwalczania okrętów podwodnych.

Do opisu samolotu Tornado F.2 z SP nr 9/1987 chciałbym dodać, że jest to rozwój wersji studialnej Tornado ADV (Air Defence Variant). Prototyp F.2 oblatano 27 października 1979. RAF zamówił 165 egz. z dostawą od 1984.

I jeszcze kilka uzupełnień do opisu łodzi latającej Blohm und Voss BV-222 Wiking z SP nr 14/1987. Prototyp BV-222V-1 w barwach Luftwaffe miał oznaczenie taktyczne CC+EQ. Prototyp BV-222V-2 dostarczono w sierpniu, a BV-222V-3 w listopadzie 1941. Prototypy BV-222V-4 do V-8 (bez V-7) dostarczono Luftwaffe między kwietniem a październikiem 1942. Te 7 samolotów tworzyło wersję BV-222A. Wersję BV222C tworzyło 5 samolotów: BV-222V7 (oblatany 1 kwietnia 1943), V-9, V-10, V-11 i V-12. Uzbrojenie wersji C stanowiły wyłącznie k. masz. typu MG 131. Prototyp BV-222V-13 miał dostać silniki typu Junkers Jumo 207D o mocy po 1100 kW (1 500 KM) i stać się przedstawicielem wersji BV-222D. Brak silników spowodował, że samolot dokończono jako 6. egzemplarz wersji C. W sumie wybudowano 13 samolotów BV-222. USA przejęły po wojnie egzemplarze V-11 i V-13, natomiast W. Brytania — prototyp V-12. V-1 zatonął w lutym 1943 w Atenach, po uderzeniu w boję. V-2 został zniszczony w Norwegii przez Anglików. V-3 i V-5 zniszczyli alianccy myśliwcy w Biscarosse we Francji. V-4 i V-7 zostały zniszczone przez własne załogi przed końcem wojny. V-6 i V-8 zostały zestrzelone nad Morzem Śródziemnym w 1942. V-9 został zniszczony przez samoloty alianckie w Travemünde, a V-10 zestrzelony nad Morzem Północnym lub Atlantykiem.

LESZEK WIELICZKO
Kraków

Od redakcji. Dziękujemy za uwagi i uzupełnienia — zawsze mile widziane — jednocześnie przepraszamy autora, że publikujemy tylko fragment obszernego listu. Do pozostałej części ustosunkujemy się przy okazji.

NIEUCZCIWY HOBBISTA

Szanowna Redakcjo!

Co pewien czas, na łamach klubu Iskra można przeczytać ogłoszenia wzywające do wywiązania się z umów wymiennych, bądź zwrotu otrzymanych materiałów. Jest to przykre i niesmaczne, że między pasjonatami znajdują się zwykli oszuści, zbijający kapitał na ludzkim zaufaniu i swojej nieuczciwości. Uważam, że tylko zdecydowane publikowanie ich danych personalnych może zapobiec temu procederowi i ustrzec hobbistów przed przykrymi doświadczeniami.

Ostatnio mnie również spotkała tego rodzaju historia. W SP nr 13/1987 zamieszczone było ogłoszenie pana J. W. z Tarnowskich Gór (adres do wiadomości redakcji). Przedstawione w nim propozycje zainteresowały mnie, dlatego też wysłałem do tego kolegi swoją ofertę wymiany materiałów. Po dwóch tygodniach otrzymałem list od pana B. Ż. zamieszkałego również w Tarnowskich Górach (adres do wiadomości redakcji), który otrzymał mój adres od pana J. W. Kolega J. W. nie odpisał na moje propozycje, a jedynie przez przekazanie mego adresu (uczynił to w dobrej wierze) stał się początkiem moich kłopotów. Pomiędzy mną a kolegą B. Ż. wywiązała się korespondencja, której efektem było uzgodnienie warunków wymiany. Zgodnie z nimi 5, 7 i 20 maja wysyłałem wszystkie uzgodnione materiały. Ze strony B. Ż. nastąpiło milczenie. W dniu 3 czerwca 1987 wysłałem list z prośbą o wyjaśnienie, a w dniu 16 czerwca 1987 wysłałem kolejny list z żądaniem wywiązania się z umowy lub zwrotu materiałów, w nim także zastrzegłem sobie możliwość podjęcia innych kroków, w przypadku dalszego braku reakcji. Do chwili obecnej — cisza.

Nadal więc prosze pana B. Ż. o wywiązanie się z wymiany lub zwrot przesłanych materiałów. Równocześnie ostrzegam wszystkich kolegów-hobbistów przed nawiązywaniem wymiany materiałów z B. Ż. z powodu nieuczciwości i nierzetelności.

ADAM SZEPIEL
Białystok

Od redakcji: Otrzymujemy wiele listów od osób zainteresowanych wymianą materiałów lotniczych, głównie modeli plastykowych i literatury, która odbywa się za pośrednictwem naszego klubu Iskra. Cieszymy się, że lotnictwo stało się tak popularną pasją. Przypominamy równocześnie, że za skutki opublikowanych ofert nie odpowiadamy. Niemniej jednak przykro nam, że trafiają się kolekcjonerzy nieuczciwi. Zwracamy uwagę (dotyczy to nie tylko pana J. W.) na skutki przekazywania ofert klubu osobom trzecim. Jeśli ktoś nawiąże korespondencję, a propozycje w niej zawarte nie zainteresują go — zdecyduje się przekazać ją innemu koledze — to niech pomyśli o tym, aby nie stał się pośrednikiem w wymianie nieuczciwej.

Adresu nieuczciwego hobbisty B. Ż. nie opublikujemy. Niech ten list będzie dla niego wystarczającym bodźcem do zwrotu przesyłki, tym bardziej że w klubie Iskra w SP nr 31/1987 opublikowaliśmy apel Marcina Ochala z Puław, wzywający... B. Ż. do wywiązania się z umowy. Jeśli B.Ż. nie przeszkodziły jakieś okoliczności losowe, to w przypadku jego dalszego milczenia radzimy czytelnikom, aby odzyskali swoje mienie zgodnie z przepisami prawa.

POCZTA LOTNICZA

O PUCHAR WAŃKOWICZA

Andrzej Kłosiński — Sopot. W VII Krajowych Zawodach Balonowych o Puchar im. płk. Aleksandra Wańkowicza startowało 11 załóg. Start miał miejsce 26.05.1935 w Toruniu. Zwycięzyła załoga — Stanisław Łojasiewicz i Franciszek Janik — na balonie „Syrena", przelatując 609,7 km.

Wykazem dokładnych miejsc lądowań balonów nie dysponujemy, ale balony przewiozły pocztę balonową i zachowały się stemple z miejsc lądowań: balon „Lwów" — Tymbark, balon „Kraków" — Kępno, balon (...) — Zagórz Miedzilaborce (Czechosłowacja), balon „Mościce" — Halicz, balon „Poznań" — Krempna, balon „Łódź" — Vysnia Radvan (Czechosłowacja), balon (...) — Śnietnica, balon (...) — Targowiska. Startował także balon „Hel".

STEWARD

Maciej Matuszewski — Warszawa. W sprawie warunków przyjęć i pracy w charakterze stewarda pokładowego na samolotach komunikacyjnych radzimy zwrócić się bezpośrednio do Polskich Linii Lotniczych LOT — 02-148 Warszawa, ul. 17 Stycznia 39.

ADRESY

Michał Chudy — Tychy. Adresów osób prywatnych i instytucji zagranicznych nie podajemy.

SPADOCHRONIARSTWO

Robert Rychlik — Legnica. Zgadzamy się z opinią, że w SP stosunkowo mało publikujemy materiałów dotyczących spadochroniarstwa, a już na pewno za mało dla spadochroniarzy i miłośników tej dyscypliny. W miarę naszych możliwości postaramy się nadrobić tę lukę, ale pamiętać trzeba, że spadochroniarstwo jest niewielkim fragmentem tematyki, jaką prezentujemy na łamach SP. Życzymy Panu sukcesów spadochronowych.

KLUB·ISKRA

Jaroslav Hemrle — Vamberska 281, 199 00 Praha 9, CSRS — poszukuje modelu szybowca Jantar Standard 3B w skali 1:50. W zamian oferuje modele plastykowe dostępne w CSRS.

G. A. Nikitin — ul. Klinskaja d. 17, kw. 104, 125 414 g. Moskwa; Andriej Szczerbinin — pr. Lenina 66A, kw. 33, 310 164 g. Charkow; Wiktor Rodionowicz Pronin — ul. 26 Bakinskich Komisarow d. 3, k. 3, kw. 58, 117 571 g. Moskwa — wszyscy ZSRR — pragną nawiązać korespondencję na tematy związane z plastykowym modelarstwem lotniczym.

Krzysztof Torzewski — ul. Okrzei 1 m. 19, 85-317 Bydgoszcz — poszukuje nie sklejonych modeli samolotów P-38 Lighting i P-61 Black Widow. W zamian oferuje liczne książki lotnicze, m. in. „Polskie samoloty wojskowe 1918—1939", TBiU oraz Żółte Tygrysy.

Jerzy Gutkowski — ul. Gorkiego 9 m. 30, 92-525 Łódź — poszukuje modeli samolotów: firmy Matchbox — P-38, Boston, Buffalo, Lysander; Novo — B-17E, Blenheim, A-7A, F-4K, MiG-21F, F-86, F-105, A-4E, A-6A, P-40D, P-61, P-82; Revell — P-40E, F-16A, F-18 F-14A; Airfix — MiG-23s, Devastator, Dauntless. W zamian oferuje modele w skali 1:72 firmy Revell: SE-5A, Sopwith Triplane i Camel oraz liczne numery L + K.

Tadeusz Żukowski — ul. Tamka 45a m. 14, 00-355 Warszawa — w zamian za książki lotnicze, m. in. „Samoloty bojowe" i „Samoloty świata", chciałby otrzymać modele broni pancernej w skali 1:35.

Krzysztof Sławiński — ul. Araszkiewicza 14, 20-834 Lublin — chciałby nawiązać korespondencję z modelarzami z zagranicy w celu wymiany modeli plastykowych, akcesoriów modelarskich i literatury.

Marcin Anglart — ul. Bartoka 1 m. 153, 92-547 Łódź — poszukuje modeli samolotów z okresu II wojny światowej: Sea Fury, Sea Hawk, Gladiator, Mustang, P-47D-20 (firmy Novo-Export). W zamian oferuje inne modele samolotów ewentualnie książki o tematyce lotniczej. Może zapłacić.

Jerzy Sowa — ul. Cedlera 19/11, 41-200 Sosnowiec — poszukuje tytułów książek, których autorami są piloci samolotów komunikacyjnych, opisujący swoje przygody w powietrzu. Chodzi mu nie tylko o autorów polskich, ale także zagranicznych, których książki zostały przetłumaczone i wydane w Polsce.

Od redakcji: radzimy pofatygować się do dużej biblioteki i poszukiwania zacząć od przejrzenia katalogów.

OGŁOSZENIA DROBNE

Sprzedam aparaturę do zdalnego kierowania modeli produkcji USA (marzec 1984), firmy „ACE" Silver Seven, 7-kanałowa z 4 mechanizmami — kompletna, fabrycznie nowa. **Jerzy Markitow — 44-200 Rybnik, ul. Raciborska 64/38, tel. 27-651.**

(Ogł. nr 97)

Sprzedam modele 1:72 Lysander — Novoexport, MS-230, Kovozawody. **Jarosław Czarnecki — 32-332 Bukowno.**

(Ogł. nr 98)

Udostępnię dokumentację lotni, motolotni, silników, samolotów, wiatrakowców. **51-113 Wrocław, skrytka 105.**

(Ogł. nr 1)

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK
LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ: redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny**, zastępca redaktora naczelnego — **Tadeusz Malinowski**, zastępca redaktora naczelnego — sekretarz redakcji — **Henryk Kucharski**, zastępca sekretarza redakcji — **Piotr Górski**, redaktorzy: **Waldemar Czerniszewski, Wojciech J. Gawrych, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski**, redaktor graficzny — **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny — **Wiesława Dymnicka**, sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska.**
REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony. 27 33 78 — redaktor naczelny — sekretariat, **27 52 60** — zastępcy redaktora naczelnego — sekretarz redakcji.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa, **telefon — centrala 49-27-31 do 9.**

CENA PRENUMERATY: kwartalnie — 520 zł, półrocznie — 1040 zł, rocznie — 2080 zł.

WARUNKI PRENUMERATY

1) dla osób prawnych — instytucji i zakładów pracy:

— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", zamawiają prenumeratę w tych oddziałach,

— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich, opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

2) dla osób fizycznych — indywidualnych prenumeratorów:

— osoby fizyczne zamieszkałe na wsi i w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli,

— osoby fizyczne zamieszkałe w miastach — siedzibach oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych nadawczo-oddawczych właściwych dla miejsca zamieszkania prenumeratora.
Wpłaty dokonują używając „blankietu wpłaty" na rachunek bankowy miejscowego oddziału RSW „Prasa — Książka — Ruch".

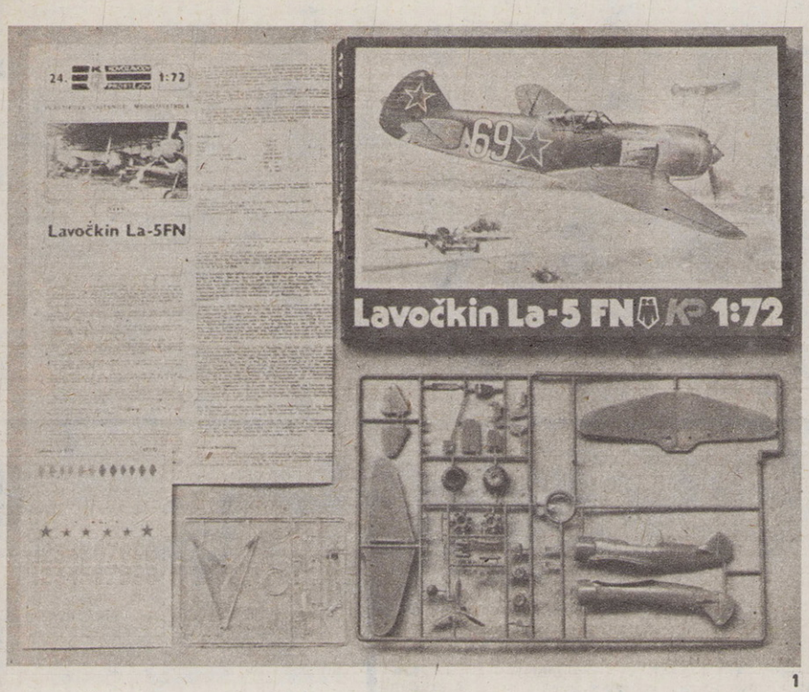
3) Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto NBP XV Oddział w Warszawie, Nr 1153-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

Terminy przyjmowania prenumeraty na kraj i zagranicę:
— do dnia 10 listopada na I kwartał, I półrocze roku następnego oraz na cały rok następny.

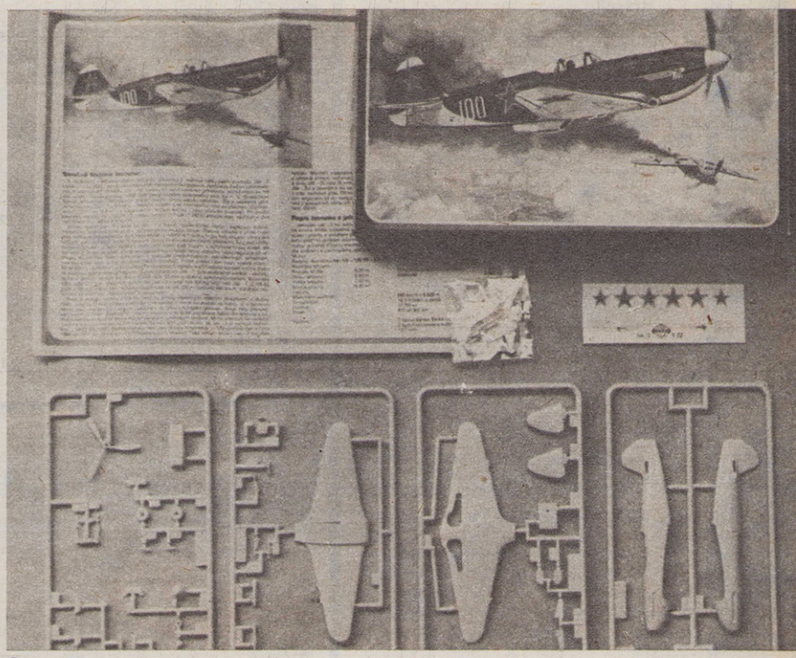
— do dnia 1 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty roku bieżącego.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 40 zł za słowo, ogłoszeń urzędowych, ogłoszeń reklamowych i handlowych komunikatów 90 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczony dodatek w wysokości 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Numery bieżące są do nabycia w Ośrodku Informacyjnym Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 (w godz. 12—16.30).
Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów.
PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa. ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 1987-08-21. Zam. 9143. K-73.
PL ISSN 0137-866X ● Nr ind. 37606X



1



2

NOWOŚCI KLUBU 1:72

Wytwórnia Kovozávody Prostějov (CSRS) opracowała model samolotu myśliwskiego **Ławoczkin Ła-5FN** w podziałce 1:72, oznaczony numerem katalogowym 24 (zdjęcie 1). W skład zestawu, pakowanego w efektowne barwne pudełko formatu A4, wchodzi 51 elementów (w tym 7 przezroczytych), umożliwiających budowę modelu w następujących odmianach: osłona kabiny zamknięta lub otwarta, żaluzje silnika zamknięte i silnik niewidoczny lub żaluzje usunięte i widoczne obie gwiazdy silnika. Zestaw zawiera ponadto bogate wyposażenie kabiny pilota oraz podwieszane bomby wraz z ich wyrzutnikami. Kalkomanie umożliwiają budowę następujących samolotów:

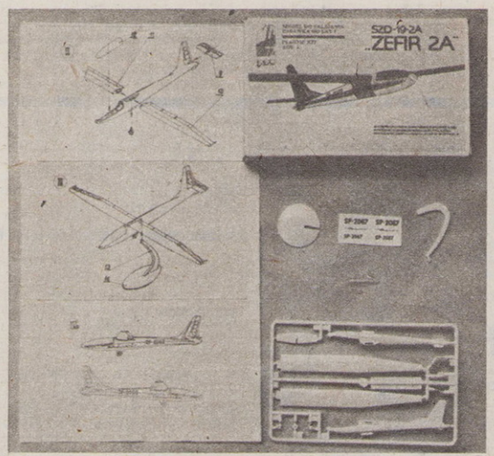
- Ła-5FN nr fakt. 69 nr fabr. 39291869, na którym walczył ppor. Ladislav Valoušek podczas Słowackiego Powstania Narodowego w 1944 w składzie samodzielnego czechosłowackiego pułku myśliwskiego;
- Ła-5FN C-13 w barwach lotnictwa wojskowego CSRS po zakończeniu II wojny światowej.

Zestaw zawiera ponadto podwójny zestaw cyfr 0—9 dla innych samolotów czechosłowackiego pułku myśliwskiego w Słowackim Powstaniu Narodowym.

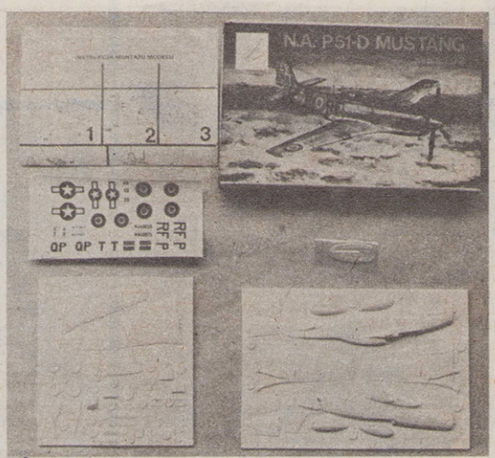
Spółdzielnia Směr w Pradze (CSRS) uruchomiła produkcję kolejnego modelu w podziałce 1:72 z form francuskiej firmy Heller — **Jakowlew Jak-3** (zdjęcie 2). W zestawie znajdują się 34 części z barwnego polistyrenu i przezroczysta osłona kabiny, wielobarwna instrukcja montażu i malowania z odpowiednikami Humbrol oraz kalkomanie do samolotu z nr. takt. 100 i godłem pilota na osłonach silnika, malowanego w plamy kamuflażu zielono-brązowego na górnych powierzchniach.

Podlaskie Zakłady Wytwórcze w Siedlcach rozpoczęły produkcję kolejnego, szóstego modelu polskiego szybowca w podziałce 1:72 — **SZD-19-2A Zefir 2A** (zdjęcie 3). W skład zestawu wchodzi 11 elementów z białego polistyrenu, przezroczysta osłona kabiny, podstawka, instrukcja montażu oraz kalkomanie dla szybowca ze znakami rejestracyjnymi SP-2067.

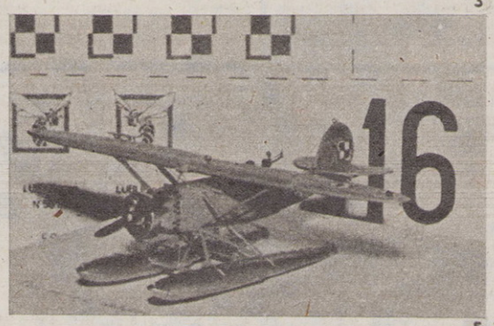
PZ Farmtex opracowało techniką formowania próżniowego model samolotu myśliwskiego **North American P-51D Mustang Mk IV** w podziałce 1:72 (zdjęcie 4). Jest to pierwszy produkt tej wytwórni, opracowany metodą formowania próżniowego; firma produkowała dotychczas tylko modele wtryskowe Spitfire IX, Spitfire IX UTI i Hurricane IIc. Model Mustanga, opracowany przez Piotra Bartnika i Leszka Dąbrowskiego, składa się z 43 części na 2 arkuszach tworzywa, przezroczystej osłony kabiny, instrukcji montażu i kalkomanii do 2 samolotów:



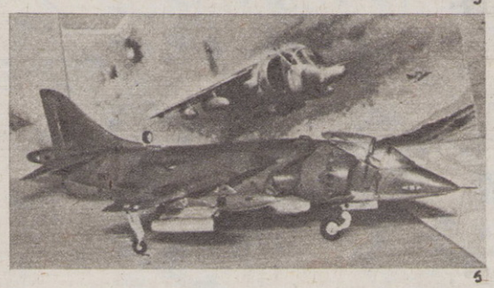
3



4



5



6

7

- Mustang Mk IV KH865 RF-P z 303 dywizjonu myśliwskiego PSP w kwietniu/maju 1945;
- P-51D Mustang nr 4463583 QP-T Helen z 334 dywizjonu myśliwskiego 4 grupy myśliwskiej 8 Armii Powietrznej USA, na którym w lutym 1944 latał por. pil. Woźniak.

To samo przedsiębiorstwo zaprezentowało na tegorocznej XI Giełdzie Modelarskiej i Artykułów Politechnicznych w Warszawie projekt modelu polskiego samolotu obserwacyjnego **Lublin R-XIII** w podziałce 1:72 (zdjęcie 5). Zestaw ten, opracowany przez Leszka Dąbrowskiego, składać się ma z podstawowych elementów kadłuba, skrzydeł i usterzeń opracowanych techniką formowania próżniowego, natomiast drobne detale silnika, podwozia i wyposażenia wykonywane będą wtryskowo. Do zaprezentowanej makiety dołączony był także projekt kalkomanii do 2 samolotów: Lublin R-XIIIter nr 704 na pływakach z Morskiego Dywizjonu Lotniczego oraz Lublin R-XIII D w barwach 24 Eskadry Obserwacyjnej 2 Pułku Lotniczego w Krakowie. Ukazanie się modelu w sprzedaży zapowiedziano na wrzesień 1987.

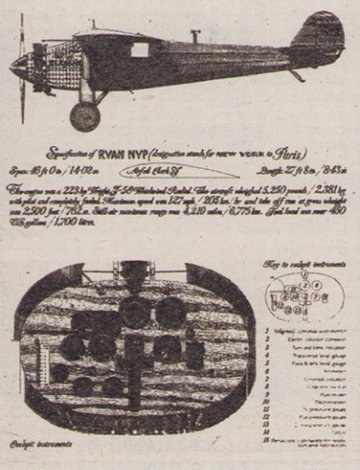
Podczas tej samej Giełdy przedstawione zostały także dwa inne wzory nowych modeli w podziałce 1:72: **Harrier GR 1/1A/3 — AV-8A — VA-1 Matador** (zdjęcie 6), opracowany jako wakuforma przez wytwórnię Marfix z Wrocławia, oraz **RWD-10** (zdjęcie 7) — zestaw wtryskowy znanej i zasłużonej dla modelarstwa firmy SOBAS. Modele te zostaną obszerniej omówione na łamach SP po ukazaniu się ich w sprzedaży.

(WJG)

Zdjęcia: Wojciech J. Gawrych

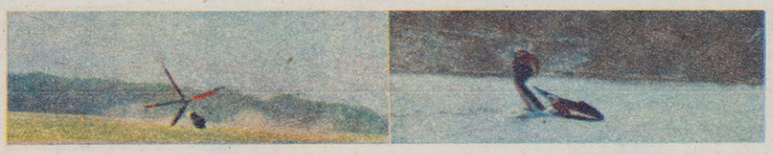
DOBRY PRZYKŁAD

Publikacje graficzne w formacie 52 × 72 cm oraz 42 × 60 cm wydane w Szwecji z opisem w języku angielskim dla uczczenia historycznego przelotu Charlesa Lindbergha przez Atlantyk w 1927, a więc przed 60 laty. A może nasi graficy zrobiliby coś podobnego z okazji zwycięstw balonowych o puchar Gordona Bennetta, w Challenge'u itp.?



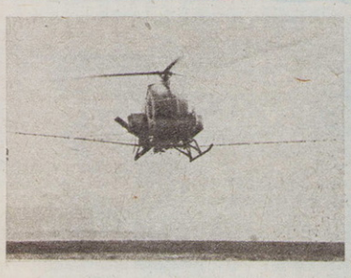
ZBUDOWANY Z DOKUMENTACJI TYPOWEJ

Jednomiejscowy samolot kategorii eksperymentalnej Evans Volksplane z silnikiem VW-1600 cm³, zbudowany we Włoszech oraz kabina pilota.



BYWA I TAK

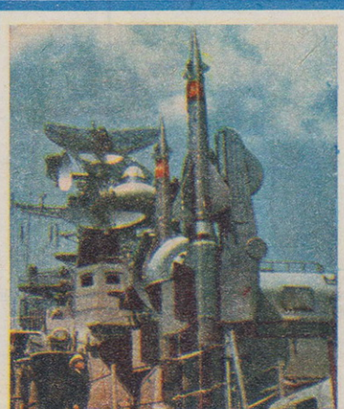
Katastrofy amatorskich konstrukcji eksperymentalnych (śmigłowca i łodzi latającej), spowodowały odezwy specjalistów i studentów uczelni technicznych w ZSRR, o ujęcie tego ruchu od 1987 w zorganizowane formy poradnictwa i nadzoru technicznego już w fazie projektowania oraz budowy. Także bardziej dokładnego podziału na kategorie sprzętowe. Zaleca się, by oryginalnymi układami ultralekkimi zajęli się przede wszystkim studenci — przyszli konstruktorzy, a przypomina o ważności usług na ULM-ach spełnialnych odpłatnie na rzecz rolnictwa.



ROLNICZY

Mały śmigłowiec Hughes-3000C w odmianie rolniczej. Dwa boczne zbiorniki chemikaliów oraz opryskiwacz rurowy. Masa własna — 474 kg, całkowita — 929 kg, max. — 974 kg.

Przeznaczenie: precyzyjne zabiegi agrolotnicze. Równoważy to w skutkach zabiegi mało dokładne, chroniąc przy tym środowisko.



OBRONA OKRĘTU

Rakietowe pociski przeciwlotnicze na radzieckim okręcie wojennym.

SEKRETARKA – PILOT

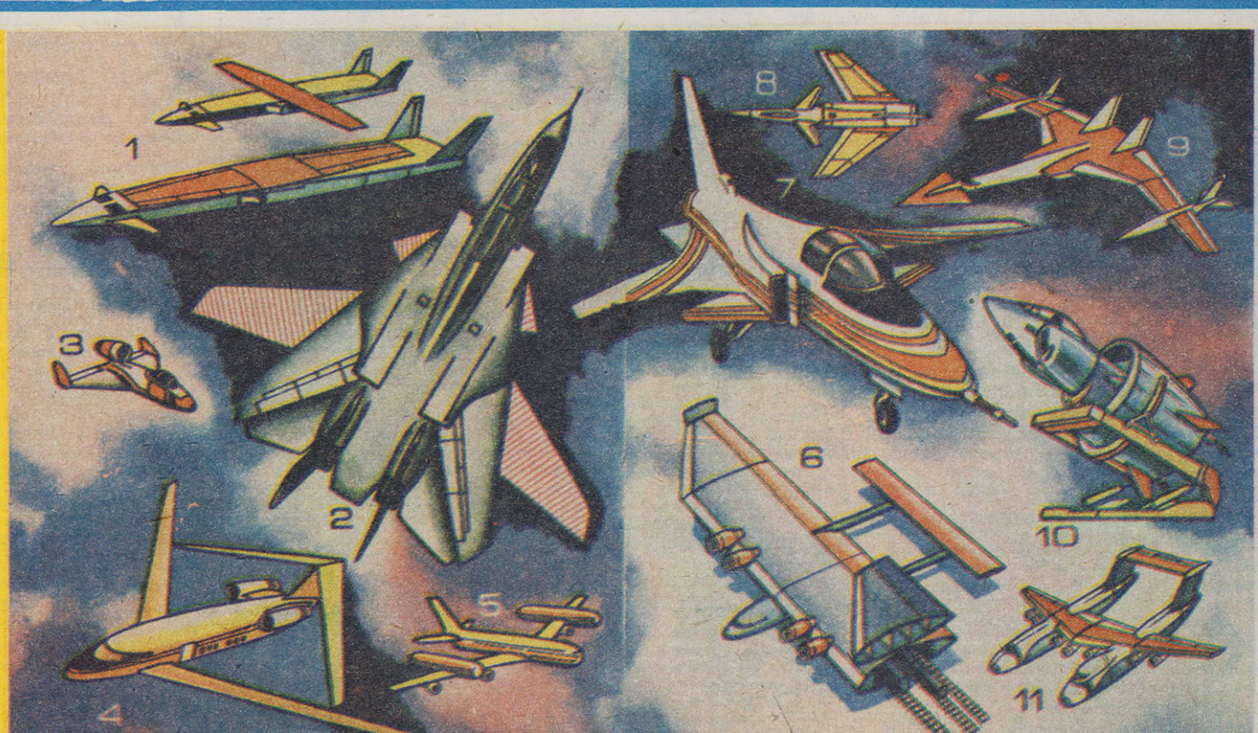
Angielka Marion Goldsworthy-Higgs jest nie tylko sekretarką dużego przedsiębiorstwa, lecz również pilotem licencjonowanym jednosilnikowych samolotów dyspozycyjnych. Marzyła o pilotowaniu samolotów dwusilnikowych.

Może się spełniło?

PRZYSZŁOŚĆ LOTNICTWA?

Projektowane, zrealizowane i rozwijane układy samolotów współczesnych: 1 — płat składany w locie, 2 — płat o zmiennej geometrii, 3 — płat delta, 4 — płat romboidalny (masa mniejsza o 40%), 5 — napęd wodorowy (zbiorniki skrzydłowe), 6 — latający płat ładowany z boków kontenerami kolejowymi, 7, 8 i 9 — płat z ujemnym skosem, 10 — pierścieniopłat, 11 — samolot zespolony (opór czołowy mniejszy o 15—20% od oporu poszczególnych samolotów).

Równoległy rozdział, to samoloty pozaatmosferyczne — kosmiczne.



Zdjęcia i rysunki: „Aviasport", „Junyj Tiechnik", „Modellflygnytt", „Tiechnika — Mołodioży", „Tiechnika i Wooruženije", „Volare", archiwum.